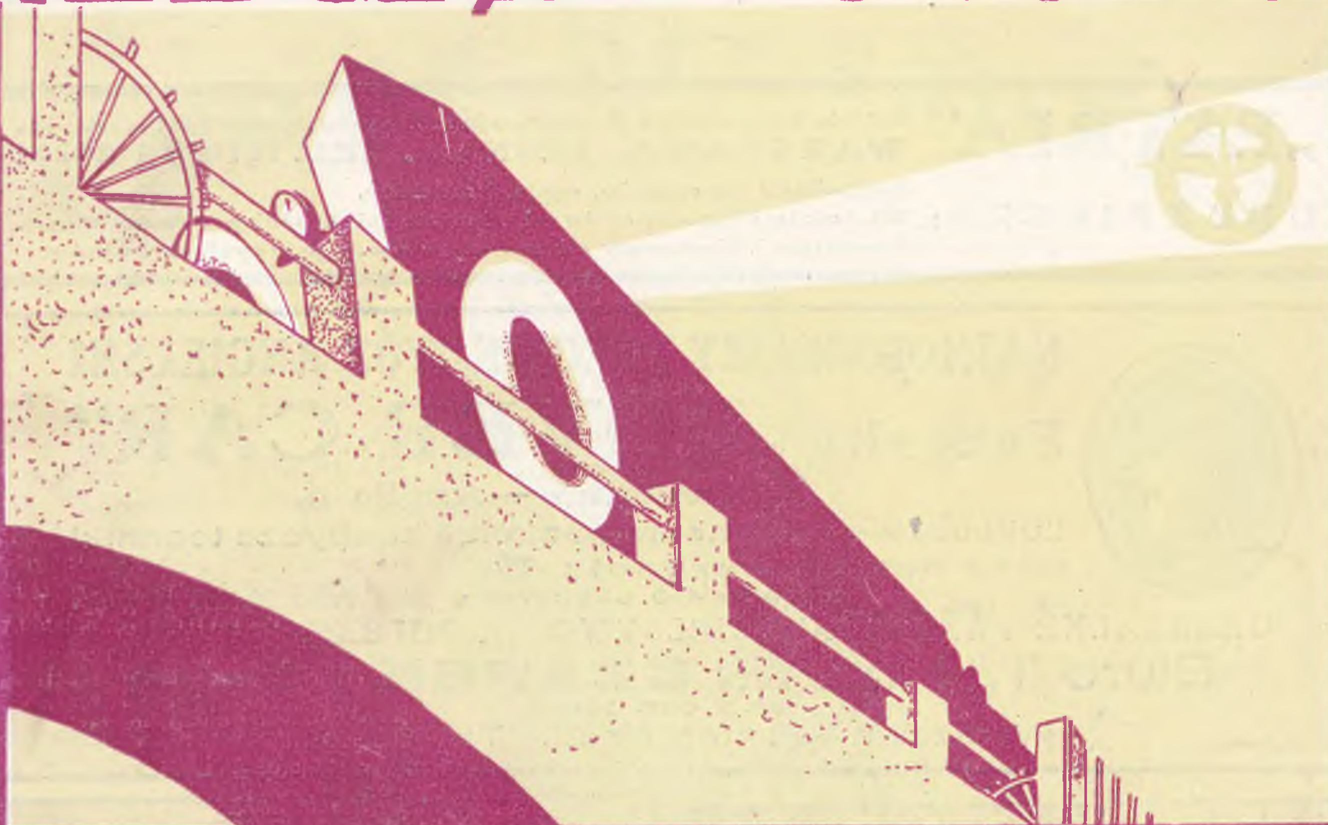
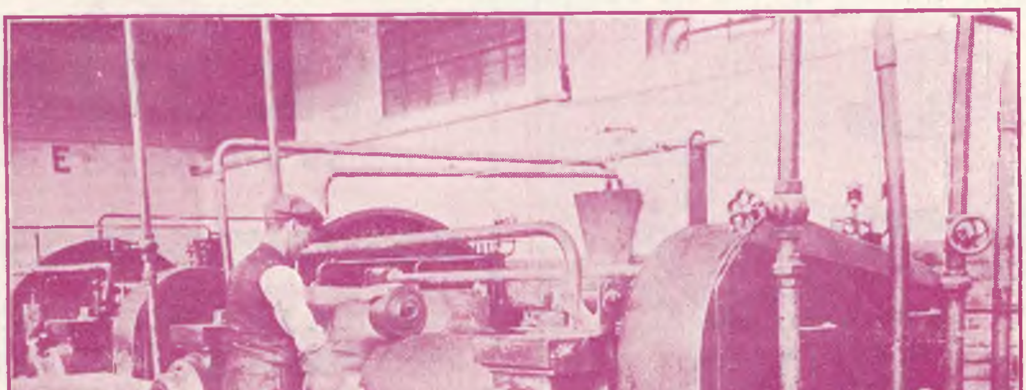
PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY





JEDNA Z HAL FABRYCZNYCH W FORCIE DUNLOPA.

MIESIĘCZNIK TECHNICZNO SPORTOWY

No 22 ROK 2 CENA 2.50

NA TRASIE DO KLAUSEN

W dziejach automobilizmu przejdą na wieczne czasy do historji takie wyścigi, jak Targa czy Coppa Florio, jako reklamowane i częstokroć przereklamowane. Zwycięzcy w nich są czczeni, maszyny zwycięskich marek stają się marzeniami każdego sportowca - automobilisty. Mamy jednak w Europie szereg innych zapasów, niemniej trudnych, a jednak takich, o których bądź to mniej wiadomo, bądź też mniej się mówi. A jednak w dniu, w którym Polska święciła pierwszy znakomicie zorganizowany wyścig górski, daleko od nas, za górami — za lasami — walczyły o palmę pierwszeństwa światowej sławy marki samochodowe i światowej sławy mistrze kierownicy na wiodącej do mieściny górskiej, Klausen (Szwajcarja), najtrudniejszej bodaj trasie świata. Dwa dni wyścigów, z których pierwszy poświęcony był rozgrywkom krajowym (rzecz prosta — Niemcy!), a drugi międzynarodowym, stały się prawdziwym świętem sportu samochodowego Trasa — imponująca już na rycinie — wynosi 21 klm., wijąc się w nieprzeliczonych wirażach i ósemkowych serpentynach z różnicą wzniesień pomiędzy startem i finishem 1273 metry, przy przeciętnym wzniesieniu równem 6.21 proc. i najwyższem 8.5 proc. Jakkolwiek jeszcze w piątek pogoda nie zapowiadała nic dobrego, jednak organizatorzy wyścigu cieszyli się najwyraźniej jej łaską, gdyż w dniu wyścigu słońce zajaśniało i osuszyło całkowicie trasę. Training'i, odbywające się w czasie deszczu, nie dawały specjalnie pomyślnych rezultatów, jednak już w czasie tej przedwstępnej próby sił na czoło wysuwał się słynny Campari, osiągając czasy, blizkie rekordowi tragicznie zmarłego hr. Masetti (17 min. 28 s.),

W pierwszym dniu zawodów narodowych startowały maszyny w porządku, następującym: motocykle z przyczepkami, samochody turystyczne, sportowe i wyścigowe. Punktualnie o godzinie drugiej sygnały elektryczne Bosch'a powiadomiły o rozpoczęciu startu. W znakomitem tempie przychodzi do mety pierwszy E. Staerkle na motocyklu Scott, w czasie 31:38.6, poprawiając czas roku ubiegłego dla swej klasy. Po trzech kolejnych zawodnikach startuje Hoerler na motocyklu Scott, 600 ccm, a jadąc wespół z trzema innymi zawodnikami, osiąga znakomity czas 21:16.6 = 60.6 klm/godz. i ustanawia nowy rekord toru. Nie poprawił jego wyniku Scharrenbroich na Imperia, 1.000 ccm., startując w poważnej i doppingującej konkurencji dwu innych zawodników; czas jego 23:13.8.—

Biegi samochodów turystycznych przechodziły spokojnie i bez żadnych niespodzianek. Tryumfowały tu marki niemieckie, zagarniając lwią część nagród, a tam gdzie nie mogły sprostać zadaniu pobicia rekordu toru, tam przynajmniej zadawalniały się rekordami Szwajcarskiego Autoklubu. W klasie 500 ccm niezły czas zwycięzcy osiąga Buthenut na Hanomag, 33:09. W klasie 1100 ccm startujący wespół z drugim wozem dr. Kerwer na samochodzie Opel ma czas 26:55.8, przyczem zwycięstwo to zawdzięcza jedynie przeniesieniu w chwili ostatniej pani Luenning na Fiat i Westermana na Pluto do klasy samochodów wyścigowych. W klasie 1500 ccm pierwszy przychodzi Lamarche na FN w czasie 20:15.8, pozostawiając w pobitem polu takie maszyny, jak Alfa - Romeo, Bugatti, Fiat, dwa Ceirano i drugiego FN. Start wszystkich maszyn wspólny. W klasie 2000 ccm pierwszy Binelli na Itala w czasie 24:58.2. W klasie 3000 ccm pierwszy Nigg na Ansaldo w czasie 21:03.4, bijąc przy wspólnym starcie trzy Lancia i NAG. W klasie 5000 ccm pierwszy Cacon na Martini w czasie 20:35 2, bijąc przy wspólnym starcie sześciu wozów dwa Martini, Chryslera i dwa Lorraine - Dietrich. W klasie wreszcie 8000 ccm wygrywa ogólny faworyt Caracciola na Mercedes - Benz w rekordowym, odsuwającym go poważnie od innych przeciwników, czasie 17:43.8, osiągając najlepszy czas dnia wozów turystycznych i ustanawiając dla tych wozów nowy rekord trasy, równy 72.750 klm/godz.



Widok trasy z lotu ptaka

Zawody samochodów sportowych przeszły bez specjalnego zainteresowania przez wzgląd na brak asów kierownicy. Hoepfner wygrywa w klasie 500 ccm na Hanomag w słabiutkim czasie, gorszym od rezultatu wozów turystycznych. W klasie 1500 ccm tryumfowały bezapelacyjnie ogólnie faworyzowane Bugatti, ustanawiając świetny czas 19:2.6. To samo w klasie 2000 i 3000 ccm, gdzie wozy Bugatti na trudnej trasie górskiej okazały się bezkonkurencyjne Dopiero w klasie 5000 ccm na czoło wysunął się Steyr pod wodzą Delmara, świetnego kierowcy, i ustanowił najlepszy czas dnia samochodów sportowych 18:15 i nowy dla nich rekord, równy 70.68 klm/godz.

Grupa samochodów wyścigowych dawała najwięcej pola do zainteresowań, ile że startował w niej Rosenberger Istotnie, w klasie 5000 ccm osiągnął on najlepszy czas nietylko dnia, lecz obu dni, ustanawiając ogólny rekord trasy, a to 17:17 = 74.65 klm/godz. Nie pobiły go w dniu następnym asy zagranicy, jak kolwiek niewiele brakowało. Niemcy dumni są ze swego Caraccioli i Rosenbergera tak, jak my z Liefeldta. Szczególniej, gdy wygrywa w konkurencji międzynarodowej.

Clou wyścigów stanowiły biegi dnia drugiego. Tu mieli się spotkać słynni kierowcy zagraniczni, tu padać miały rekordy. Jednak 240-konny Mercedes Rosenbergera okazał się niepokonanym.

Biegi motocyklistów wypadły nader blado — osiągano czasy słabe. Najlepszy czas dnia osiąga Franconi (Genewa) na Motosacoche 350 ccm, 18:23.4 = 70.2 klm/godz. Jak widać, nie dużo gorzej od 5000 ccm sportowych z dnia poprzedniego. Zasługa to nietylko kierowcy, lecz i świetnej maszynki, wysuwającej się coraz bardziej na czoło dobrych marek motocyklowych.

W biegach dnia drugiego nie było samochodów turystycznych. Startowały tedy bezpośrednio po motocyklach samochody sportowe, przyczem w klasie 500 ccm trymfowała znów mała Hanomag, w 1100 ccm Derby, a dopiero w klasie 1500 pojawiła się na pierwszem miejscu świetna Alfa - Romeo z Kesslerem z Zuerichu w znakomitym czasie 18:15, bijąc 2 FN, Bugatti i Cairano. Klasa natomiast 2000 i 3000 ccm znów bezapelacyjnie przypadła w udziale małym Bugatti, które przy wspólnych startach kończyły na czterech pierwszych miejscach. Były to właściwie zapasy jedynie tych maszyn i ich kierowców. W klasie 5000 ccm pokazał, co umie, Delmar na Steyr, bijąc słynnego Boillot na Peugeot w czasie 18:28.6 przy równoczesnym starcie dziesięciu wozów W klasie 8000 ccm zwycięstwo odniósł ponownie Caracciola na Mercedes-Benz z kompresorem w czasie 17:35 4 — 73.3 klm/godz.

Już te ostatnie biegi sprawiały wiele emocji. Jednak zainteresowanie dosięga punktu kulminacyjnego przy rozpoczęciu startu wozów wyścigowych. I tu znów— inaczej nieco karosowany — idący solo, przychodzi mały Hanomag w czasie 26:27.4, a nie wiele szybciej po nim przychodzi w klasie 1100 ccm S. A. R. A. pani Lueneing. W klasie 1500 ccm wycofane zostały oba zapisane do biegu wozy Delage i jeden Charibri — prawdopodobnie na skutek niepowodzenia Boillot'a. Zwycięża łatwo Schneider (Zuerich) na Bugatti, jadąc prawie bez



TAM

gdzie od dobrej i niezawodnej świecy zależy wszystko —

TAM

gdzie niewolno ryzykować świecą marki nieznanej i świecą niepewną

TAM

stosuje się wyłącznie i jedynie

niezawodne

ŚWIECE BOSCHA

A dlatego

WYŚCIG TATRZAŃSKI

najtrudniejsze z organizowanych u nas zapasów, wygrywa Inż. H. Liefeldt na samochodzie Austro-Daimler, stosując

MAGNETO BOSCHA typu LH 6

ŚWIECE BOSCHA typu mdr 7

zdobywając nagrody przechodnie: Automobilklubu Polski, Gminy Miasta Krakowa i Boscha

2	v. Wentzel - Mossau	Mercedes - Benz	magneto Boscha
3	Schwarzstein	Austro - Daimler	magneto i świece Boscha
4	Ripper jr.	Lancia	magneto i świece Boscha
5	Vetterli	Bugatti	magneto i świece Boscha
6	Bitschan	Austro - Daimler	magneto i świece Boscha
7	Potocki	Austro - Daimler	magneto i świece Boscha
8	Frühling	Steyr	magneto i świece Boscha

zaś w kategorji 1000 ctm.

pani Schielowa oraz p. p. Dygat i Koziański — wszyscy na małych Tatrach stosowali

MAGNETA i ŚWIECE BOSCHA

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

I. KESTENBAUM

WARSZAWA, WILCZA 29, TEL. 170-87

WŁASNE WARSZTATY REPARACYJNE — LESZNO 121 — TEL. 286-13

konkurentów, w czasie 20:03. Klasa 2000 ccm przynosi już szereg poważnych niespodzianek. Przedewszystkiem na skutek defektu w motorze usuwa się Kessler na Alfa - Romeo. Po zajadłej walce pierwszy przychodzi Chiron na Bugatti w czasie 17:28, bijąc wielkiego Campari na Alfa - Romeo i Wernera na Mercedes z kompresorem. W klasie 3000 ccm solo przechodzi trasę Merz na Bugatti, a niedopingowany ma czas 17:41.4. W klasie 5000, gdzie zapisany był i Rosenberger, również solo przechodzi trasę w czasie słabym 17:49.4 Heuser na Steyr. Zwycięstwo swe zawdzięcza wycofaniu się Zsollny'ego (Budapeszt) na Graef i Stifft oraz pechowi Rosenbergera. Po wczorajszym zwycięztwie pokładali Niemcy w nim wiele nadziei. Z oddali słychać już jednak było, iż jego świece zawiodły i że jedzie na trzech tylko cylindrach, by na ostatnim wirażu — mniej więcej na 300 mtr. przed finish'em., zgasnąć. W najcięższej wreszcie klasie 8000 ccm Merz na Bugatti w czasie 17:31.2 solo przejechał trasę. W ten sposób najlepszy czas wyścigów międzynarodowych uzyskał Chiron (Nicea) na Bugatti, osiągając 73.9 klm/godz. Nie zmniejsza to jednak w niczem wyczynu Rosenbergera, zdobywcy rekordu trasy i najlepszego ogólnego czasu obu dni.

* * *

Pobicie takich mistrzów kierownicy, jak Campari i Boillot stanowi niespodzianki nielada. A dla Niemców stanowi cały wyścig jeszcze jeden wielki atut reklamy i jeszcze jeden motyw wysuwania się na plan pierwszy. Nie żałują oni nakładu i pracy. Nie żałują niczego. Kiedyż to u nas powstanie Nuerburg - Ring, kiedyż doczekamy się pierwszego polskiego Grand - Prix, kiedyż do nas zawitają Campari, Boillot, Rosenberger czy Chiron, by zmierzyć swe siły z naszymi kierowcami — by może ich pobić — ale na naszych torach!?

B. J. K.

Wyścigi motocyklowe w Grudziądzu

Klub motocyklistów w Grudziądzu, zorganizował w dniu 7 sierpnia wyścigi motocyklowe o mistrzostwo klubowe na rok 1927/28.

Trasa wyścigowa obejmowała część szosy Tarpno-Gardeja, podgórze Białochowsko — Dusocińskie, w lewo do skrzyżowania Wełcz — Zakurzewo, stąd wlewo do Mokrego na szosę Tarpno-Gardeja, skąd znów wlewo do startu i mety pod górę Białochowsko-Dusocińską.

Dostateczna ilość autobusów ułatwiła komunikację, to też na wyścigi przyby a znaczna ilość widzów. Stawiona do dyspozycji Klubu policja powiatowa pod osobistem kierownictwem p. kom. B[illegible]kowiaka oddala wielkie usługi przy zapewnieniu bezpieczeństwa i porządku. W równej mierze przyczynili się do tegoż członkowie klubu K. S. Olympia.

Wyścig, rozegrany na przestrzeni 150 klm. w 15 okrążeniach toru, rozpoczął się o godzinie 15. Startowało 19 współzawodników.

Osiągnięte zostały następ. rezultaty:

Kategorja 250 ccm.: 1) Hahne (D. K. W.) 3 g. 13 m., szybkość średnia na godzinę 46 klm. 620 m.

Kategorja 350 ccm.: 1) Wargin (A. J. S.) 2 g. 06 m. 05 s., szybk[illegible] na godzinę 70 klm. 956 m; 2) Koszczyński (Cotton); 3) Jurkiewicz (A. J. S.).

Kategorja 500 ccm.: 1) Roehr (Ariel). 1 g. 40 m. 10 s., szybkość średnia na godzinę 88 klm. 524 m.; 2) Stek (B. M. W.) 1 g. 47 m. 05 s.; 3) Skierka (Triumph) 1 g. 59 m. 30 s.; 4) Radzicki (Douglas) 2 g. 08 m.

Kategorja 1000 ccm. z wózkami: 1) Werchau (Harley Davidson) przebył dystans 60 klm w 49 m. 19 s.; szybkość średnia na godzinę 69 klm. 312 m.

Z członków grudziądzkiego Klubu najlepszy czas osiągnął Radzicki i jemu też przyznano tytuł mistrza klubowego.

Kierownikiem technicznym zawodów był znany ze swych zwycistw na motocyklach p. Rychter z Warszawy, członek Polskiego Klubu Motocyklowego

ZAWODY MOTOCYKLOWE NA DYNASACH. RYCHTER — MISTRZEM POLSKI

Dnia 21 sierpnia przy ogromnym napływie publiczności odbyły się na Dynasach w Warszawie, wielkie zawody motocyklowe, zorganizowane przez „Warszawskie Towarzystwo Cyklistów" i „Polski Klub Motocyklowy", przy udziale „mistrzów" miast prowincjalnych, Gdańska i rekordzistów.

Tytuł „Mistrza Polski" zdobył Witold Rychter robiąc 5 km w czasie 3'10,6"

Oprócz zawodów o mistrzostwo mieliśmy b. udany bieg jeźdźców startujących po raz pierwszy. W biegu tym bardzo ładnie i spokojnie przybył p. Roehr z Gdańska.

Dnia 28 sierpnia Dynasy znowóż stały się widownią wypadku motocyklowego, który cudem tylko nie pociągnął za sobą nowych ofiar.

Zapowiedziane były dwa mecze: Rudawski—Rychter i Kornatowski—Rychter. Drugi bieg z Rudawskim wskutek pęknięcia rolki popychacza u „Indiana" Rychtera, powtarzany był jeszcze raz. I oto na 5-tym okrążeniu, naturalnie na tym fatalnym wirażu, o którym już wspominaliśmy w zeszłym numerze, w skutek dwukrotnego obsunięcia się tylnej opony i niemożności wyrównania maszyny, wylatuje Rychter. Przytoczyć tu należy przytomność umysłu mistrza. Widząc mianowicie, że „wywalenie" się jest nieuniknione, wyskakuje z siodełka puszczając naprzód motocykl. Sam uderza się z wielką siłą, zresztą zupełnie nieszkodliwie, w barjerę, motocykl zaś puszczony „samopas" na gazie, pędzi trzymając się tejże barjery jeszcze prawie pół okrążenia, by na przeciwległym okrążeniu obsunąć się na ziemię.

Wypadek ten jeszcze raz dobitnie podkreśla całkowitą nieprzydatność toru dynasowskiego do zawodów motocyklowych.



Ostatnie przygotowania przed biegiem

KRONIKA

Coppa Florio. Wyścigi o nagrodę przechodnią, Coppa Florio, które były dotychczas rozgrywane we Włoszech, zostały po raz pierwszy urządzone we Francji w dniu 17 lipca na szosie koło Saint Brieuc w Bretanji. Dystans wynosił 402 klm. w 30 okrążeniach toru. Do startu zgłosiło się 22 zawodników, ponieważ regulamin przewidywał konkurencję w kategorjach.

Nagroda Florio, przeznaczona była dla tego współzawodnika, który wykaże największą regularność jazdy. Zdobył ją francuski kierowca Laly, na trzylitrowym samochodzie Aris, który pokrył dystans w czasie 4 g. 2 m. 29 s., z szybkością średnią 96 klm/godz., jadąc przytem z regularnością zegarka. Największą szybkość średnią, 102 klm/godz., wykazał Charavel na półtoralitrowym samochodzie Bugatti.

Wielka Nagroda Niemiec. Na nowootworzonym wspaniałym torze szosowym, Nürburg Ring, położonym w górach Eiffel w Nadrenji, odbyły się w dniu 17 lipca wyścigi samochodów sportowych o Wielką Nagrodę Niemiec. Wyścigi te rozegrane na przestrzeni 510 klm. w 18 okrążeniach toru, wykazały ogromne zacofanie niemieckiego przemysłu samochodowego. Podczas gdy na całym świecie konstruktorzy dochodzą do nadzwyczajnych rezultatów w budowie samochodów, o małym litrażu, Niemcy nie stworzyli dotychczas ani jednej wybitnej konstrukcji małego samochodu. To też do największego niemieckiego wyścigu w kategorjach poniżej trzech litrów stanęły po większej części samochody francuskie. Jedynie tylko w kategorji ponad trzy litry pojemności konkurowało siedem niemieckich maszyn: Mercedes-Benz, ale rozegrały one walkę pomiędzy sobą, ponieważ żaden inny wóz nie był w stanie współzawodniczyć z temi potworami o siedmiolitrowej pojemności cylindrów, zaopatrzonemi w kompresory. Olbrzymia moc silnika dawała samochodom Mercedes-Benz bezapelacyjną przewagę nad resztą konkurentów na trudnym, pełnym zakrętów górskich, torze Nürburg Ring.

Z siedmiu tych samochodów cztery wycofały się po drodze z powodu różnych defektów, a trzy pozostałe doszły do celu na pierwszych miejscach. Zwyciężył Merz w czasie 4 g. 59 m. 35 s. z szybkością średnią 102 klm/godz. przed Wernerem i Walbem. W kategorji trzech litrów wygrała kobieta, znakomita automobilistka czeska pani Junek na samochodzie Bugatti, rozwijając szybkość średnią 90 klm/godz. Wreszcie w kategorji półtora litra zwycięstwo odniósł czeski kierowca Emmerich na sam. Talbot.

Zawody w Saint Sebastien. Doroczny meeting samochodowy w Saint Sebastien, wypadł w tym roku wyjątkowo świetnie, ponieważ trzy wyścigi, które się nań składały. zgromadziły bardzo ciekawą konkurencję i przyniosły pierwszorzędne wyniki sportowe.

W biegu o Wielką Nagrodę Saint Sebastien, rozegranym w dniu 25 lipca na przestrzeni 693 klm. w 40 okrążeniach szosowego toru Lasarte, zwyciężył Włoch Materassi na samochodzie Bugatti w czasie 5 g. 28 m. 09 sek., z szybkością średnią 127 klm/g. Wszystkie dalsze miejsca w klasyfikacji zajęły samochody marki Bugatti. Maszyny o pojemności do 1100 cm. klasyfikowane były oddzielnie i w tej kategorji zwycięstwo odniósł Martin na samochodzie Amilcar, z szybkością średnią 100 klm/godz.

W dniu 28 lipca, odbył się na tymże torze konkurs wytrzymałości w jeździe dwunastogodzinnej dla samochodów sportowych. Wspaniały sukces święcił tu znakomity kierowca francuski Rost, który na samochodzie Georges Irat o dwulitrowej pojemności cylindrów pokrył największy dystans 1204 klm. z szybkością średnią 100 klm/godz.. bijąc wiele maszyn o dużym litrażu. Drugie miejsce zajął pięciolitrowy samochód Peugeot, trzecie samochód Lorraine Dietriech z tejże

KRONIKA — CIĄG DALSZY

kategorji, dalej zaś doszły do celu dwie trzylitrówki Aries, litrowy E. H. P. i dwulitrówka Bignan.

Trzecie nakoniec zawody, dostępne tylko dla półtoralitrowych samochodów wyścigowych, rozegrane zostały w dniu 31 lipca pod nazwą Wielkiej Nagrody Hiszpanji, na przestrzeni 693 klm. Do startu zgłosiło się tylko siedem samochodów: trzy Delage, trzy Bugatti i jeden Maserati, przyczem ten ostatni wcale nie wchodził w rachubę i wycofał się wkrótce po rozpoczęciu biegu.

Zaciekłą walkę toczyli między sobą, w tym wyścigu dwaj mistrze, Benoist na Delage i Materasi na Bugatti, ciągle sobie wzajem wydzierając prowadzenie. W końcu rutyna Benoista wzięła górę, a Materasi, którego jazda aczkolwiek bardzo odważna nie była zbytnio opanowana, rozbił się na jednym z zakrętów, na szczęście bez żadnej szkody dla siebie. Benoist przyszedł pierwszy do celu w czasie 5 g. 20 m. 45 s. z szybkością średnią 130 klm/g., wyprzedzając o trzy minuty Conelliego na Bugatti, a osiem minut Bourlira na Delage. Pozostali wyścigowcy wycofali się podczas biegu.

Wyścigi samochodów jednej marki. Niektóre marki samochodowe są specjalnie lubiane lub cenione przez sportowców automobilowych, to też zdarza się w niejednym wyścigu, że wozów takiej marki uczestniczy więcej, niż wszystkich innych marek razem wziętych. W Ameryce tak wielką popularnością, cieszą się samochody Miller, w Anglji samochody Alvis, a we Francji samochody Bugatti. Fabryka Alvis wpadła już oddawna na pomysł urządzania zawodów dostępnych wyłącznie dla posiadaczy jej samochodów i konkursy te organizowane są co roku. Ostatnio zawody dla swych zwolenników postanowiła urządzić i fabryka Bugatti. Odbędą się one w roku przyszłym na torze w Le Mans.

Zawody w Castellmare. W dniach 6 i 7 sierpnia rozegrane zostały na szosie w Castellamare dwa klasyczne wyścigi włoskie a Nagrodę Acerbo dla samochodów wyścigowych i o Nagrodę Abbruzc dla samochodów sportowych. W pierwszym z tych biegów, rozegranym na dystansie 510 klm., zwyciężył Campari na dwulitrowym samochodzie Alfa Romeo, w czasie 4 g. 53 m. 36 s., z szybkością średnią 104 klm/g. Drugim był Tonini na Maserati, a trzecim Ceri na Bugatti. W drugim zaś wyścigu przestrzeń 382 klm. w 4 g. 07 m. 55 s., z szybkością średnią 92,5 klm/g. Dalsze miejsca zajęli: Pintacuda na Alfa Romeo i Radica na La

Konkurs wytrzymałości w Montlhery. Na torze szosowym autodronu Montlhery odbył się w dniach 14 i 15 sierpnia konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczterogodzinnej dla samochodów turystycznych. Stanęło doń 17 samochodów, z których do celu doszło 10. Jazda była bardzo utrudniona ze względu na deszcz, który padał przez połowę konkursu i z tej przyczyny szybkości rozwijane przez współzawodników nie były zbyt wielkie.

Łatwe zwycięstwo odniósł w tych zawodach trzylitrowy samochód angielski Bentley, prowadzony na zmianę przez kierowców Clementa i Dullera. Przebył on w ciągu doby przestrzeń 2012,5 klm. Dalsze dwa miejsca w klasyfikacji, zajęły samochody B. N. C. i Lombard o pojemności cylindrów zaledwie 1100 ccm. Później kolejno przybywały do celu następujące marki: dwie dwulitrówki Fasto, równocześnie z niemi litrowa S. A. R. A. o silniku chłodzonym powietrzem, ośmiocylindrowy półtoralitrowy S. C. A. P. litrówki Amilcar i d'Yrsan oraz stara półtoralitrówka Bugatti.

Konkurs wytrzymałości poprzedzony został szeregiem zawodów samochodowych i motocyklowych W biegu samochodów 1100 ccm., zwyciężył Martin na Amilcar przed Morelem maszynie tejże marki i ekipą Salmsonów. W hadicapie pań łatwy sukces święciła czeszka Junkowa na samochodzie Bugatti.

KRONIKA MOTOCYKLOWA

Wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Francji, rozegrane zostały podczas tygodnia automobilowego w Comminges w dniu 7 sierpnia. Przyniosły one znowu zwycięstwo jeźdźców angielskich, którzy bezapelacyjnie górowali nad swymi francuskimi przeciwnikami. W kategorji 500 ccm. zwyciężył Craig nad Norton; przebywając przestrzeń 332 klm. w 3 g. 06 m. 55 s., z szybkością średnią 106,5 klm/g. Drugim był Walker na Sunbeam, a trzecim Gaussorgues na Monet Goyon. W biegu kategorji 350 ccm., rozegranym na przestrzeni 304 klm. triumfował Longmann na Velocette, przybywając do celu przed Boetchem na Magnat Debon i dwiema maszynami Terrot, w czasie 2 g. 57 m. 31 s. z szybkością średnią 103 klm/g. W kategorji 250 ccm. zwycięstwo odniósł Crabtree na maszynie Crabtree-Jap, pokrywając dystans 277 klm w 3 g. 00 m. 30 sek., z szybkością średnią 92 klm/g. Drugi przybył Coulon na Terrot, a trzeci Davidson na Levis. Wreszcie w kategorji 175 ccm., w której nie startował ani jeden konkurent angielski, zwyciężył Sourdot na Monet Goyon, przebywając 249 klm., w 3 g. 01 m. 40 s., z szybkością średnią 82 klm/g. Drugie miejsce zajął Durand na La France, a trzecie Repeau na Rochester.

Zawody w Kolberg. Międzynarodowe wyścigi motocyklowe w Kolberg (Niemcy) odbyły się w dniach 30 i 31 lipca. W pierwszym dniu zawodów rozegrane zostały na przestrzeni 221,5 klm biegi kategorji 175, 250 i 350 ccm., w których zwyciężyli: Friedrich na D. K. W. 175 ccm., Ashby najlepszą szybkość dnia, 89.7 klm/g. Drugi dzień poświęcony był biegom maszyn o pojemności 500 700, i 1000 ccm. We wszystkich tych kategorjach zwycięstwa odniosły maszyny niemieckiej fabryki B. M. W., przyczem pierwszy przybył do celu Henne, startujący w kat. 750 ccm., rozwijając szybkość średnią 105,5 klm/g.

Wyścigi na wzniesieniu Klausen w biegach motocyklowych zgromadziły na starcie 42 współzawodników. Rekord motocyklowy wzniesienia nie został przewyższony, pomimo że w zawodach uczestniczył dotychczasowy jego posiadacz, znakomity motocyklista szwajcarski, Franconi. Osiągnął on tylko na swej maszynie Motosacoche 350 ccm. najlepszy czas dnia, pokrywając dystans 21.500 metrów w czasie 18 m. 23,4 s. W klasie motocykli z wózkami najlepszy czas, 21 m. 16.6 sek., uzyskał Hoerler na Scott 600 ccm.

RÓŻNE

NOWY TYP WŁOSKIEGO WOZU KOLONJALNEGO

Napęd na cztery koła. — Kierowanie na cztery koła.

Włoska fabryka samochodów SABA (Societa Anonima Brevetti Automobilistici), produkująca już od dłuższego czasu dla kolonij włoskich normalny typ jednolitrowego czterocylindrowego samochodu, wypuściła nowy typ samochodu, którego zasadniczemi cechami charakterystycznemi są: zużytkowanie wszystkich czterech kół dla napędu i kierowania. Waga karosowanego na cztery osoby samochodu wynosi 1200 kg.; motor chłodzony wodą: cztery cylindry; rozmiary cylindrów 59 × 90; rozrząd górny; moc do 24 KM.; sprzęgło jednodyskowe; pracujące na sucho, wyłożone materją Ferodo; trzy biegi wprzód i jeden wtył; skrzynka biegów aluminjowa; rozstawienie osi 2,4 mtr; najniższy punkt podwozia 35 cm.; osiągalna szybkość 58 klm / godz.; hamulce na cztery koła.

Budowa wozu kolonjalnego SABA jest nader prosta. Na wązkiej ramie podwozia, składającej się z dwu wysokich płyt stalowych, umieszczony jest motor o powyżej podanej charakterystyce. Oba przednie koła napędzane są zapomocą dwu wałków kardanowych i umieszczonego pod motorem dyferencjału. Oba tylne koła napędza poruszający się wewnątrz ramy podwozia wał kardanowy, na końcu zaopatrzony w dwa poprzeczne wały kardanowe Cały system napędowy, motor i rama podwozia są resorowane z pomocą długich poprzecznych resorów. Wszystkie cztery koła przy wykonywanych przez nie ruchach są całkowicie samodzielne i niezależne jedne od drugich, co stanowi wielkie udogodnienie. Podwozie posiada oś przednią normalną, co zaś do osi tylnej, to zastępuje ją poprzeczny resor. Wszystkie cztery koła kierowane są równocześnie z pomocą specjalnie skonstruowanej kierownicy. Jakkolwiek samochód nie jest przeznaczony do dużych szybkości, niemniej jednak zaopatrzony jest w cztery hamulce, instalowane nie bezpośrednio na kołach, lecz na obu kardanowych wałach napędowych, dochodzących do obu dyferencjałów, zmniejszając w ten sposób znakomicie nieresorowany ciężar kół. Te ostatnie zmontowane są z podwoziem zapomocą trójkątnych ściągaczy.

Próby, dokonywane z polecenia Mussoliniego z samochodem kolonjalnym SABA, dały wyniki nader pomyślne. Rzeczoznawcy włoscy podkreślają, iż samochód ten daje stanowczo lepsze rezultaty, niż sześciokołowy Renault, przeznaczony na Saharę czy Kegresse na samochodach Citroen.

B. J. K.

ŚWIAT OPASANY OPONAMI

Organizacja Dunlopa otacza kulę Ziemską.

Ogniska w łańcuchu światowej organizacji Dunlopa zacieśniły się jeszcze więcej w rezultacie prowizorycznej umowy, jaką obecnie oficjalnie potwierdzają z Londynu.

Zarząd towarzystwa angielskiego wszedł w prowizoryczną umowę z firmą Dunlop Company of Australasia, mocą której oba towarzystwa będą złączone spójnią interesów finansowych oraz jaknajbliższem zjednoczeniem technicznem i handlowem

Skutkiem tej umowy angielskie towarzystwo przejmuje 500.000 akcji po 25.— z prawem podjęcia dalszych 500.000 akcyj w ciągu czteroletniego okresu czasu po 30.— sztuka. Sir Eric Geddes, prezes angielskiego towarzystwa, i Sir George Beharrell, dyrektor zarządzający, wejdą do Zarządu towarzystwa australazyjskiego.

Z organizacji początkowej wyłoniły się obecnie oddzielne towarzystwa Dunlopa w Meksyku, na Kubie, w Urugwaju, Kanadzie, Indjach, Stanach Zjednoczonych, Południowej Afryce, Francji i w Niemczech

SPIS RZECZY

DZIAŁ OGÓLNY

DZIAŁ SPORTOWY

DZIAŁ WARSZTATOWY

DODATKI

K. Wallmoden — Elektrotechnika samochodowa, II-gi arkusz (tylko dla prenumeratorów).

Regulamin motocyklowego Zjazdu Gwiaździstego do Warszawy (dla wszystkich czytelników P. S. i M.).

AVISO!

W sobotę dnia 24 września 1927 r. o godz. 18-tej w gmachu szkoły im. Konarskiego ul. Leszno 72 w Warszawie odbędzie się organizacyjne zebranie „Związku Pracowników Przemysłu Samochodowego".

Wszyscy którzy zgłosili chęć przystąpienia do związku proszeni są o przybycie.

Komitet Organizacyjny.

Jaka jest norma trwałości samochodów?

Zestawienia statystyczne wykazują, że w Ameryce samochód osobowy służy przeciętnie 7,5 lat, a ciężarowy — 11,5 lat. Normy europejskie są prawdopodobnie nieco wyższe.

napisał

KAZIMIERZ WALLMODEN

Dla każdego, kto eksploatuje samochód z „kredką w ręku", jest rzeczą bardzo ważną, by wiedzieć, na ile lat należy obliczać służbę samochodu i jak odpowiednio do tego rozkładać koszt jego amortyzacji.

Rozumie się samo przez się, że trwałość samochodu, a więc czas jego służby zależy od bardzo wielu okoliczności. Przedewszystkiem od jakości fabrykatu: samochody solidnie wykonane będą dłużej zdolne do służby, niż samochody mniej starannie zbudowane. Jeszcze ważniejszą rolę gra właściwe lub niewłaściwe utrzymanie samochodu przez właściciela. Wiemy, że najlepszy samochód może się bardzo szybko „rozsypać", jeśli nie będzie smarowany i pielęgnowany należycie, — i naodwrót, nawet mierny samochód w dobrem ręku będzie bardzo długo zdolny do służby. Tak więc trwałość samochodu jest bardzo względna i bardzo różna, niemniej jednak ustalenie przeciętnej cyfry, określającej normalną trwałość samochodu, jest niezmiernie ważne dla wszystkich instytucyj, które posiadają większą ilość samochodów, a przedewszystkiem dla Państwa, które, jak u nas, jest największym przedsiębiorcą samochodowym i które chce określić trwałość posiadanego taboru i swą samowystarczalność pod tym względem na wypadek wstrzymania dowozu zzewnątrz.

Na czem tu się jednak oprzeć, by ową „przeciętną trwałość" ustalić? Zwyczaj przyjęty obecnie określa trwałość samochodu na lat 10 i każe corocznie odpisywać 10% od ceny kupna na amortyzację. Według tej zasady samochód, kupiony za 10.000 złotych, wart będzie po roku 9.000 zł., po 2 latach — 8.000 zł., a po 10 latach będzie całkowicie zużyty i wartość jego będzie równa zeru.

Ustalenie formuły dla określania wartości używanych samochodów jest bardzo ważne, a szczególnie ważne było podczas wojny, gdy trzeba było dać jakąś

SAMOCHODY OSOBOWE
(STANY ZJEDN. I KANADA)

ROK	PRODUKCJA	WYWÓZ	PRZYWÓZ	DO REJESTR.
1915	818.618	30.000	—	788.618
1916	1.525.578	72.000	—	1.453.578
1917	1.740.792	73.000	105	1.667.897
1918	926.388	62.500	105	863.993
1919	1.657.652	92.000	117	1.565.769
1920	1.883.158	160.000	926	1.724.084
1921	1.514.000	40.000	522	1.474.522
1922	2.397.827	105.000	483	2.293.310
1923	3.719.164	185.000	853	3.535.017
1924	3.262.764	195.213	604	3.068.155
1925	3.835.804	302 305	672	3.534.171
1926	3.929.535	292.109	813	3.638.239

SAMOCHODY CIĘŻAROWE
(STANY ZJEDN. I KANADA)

ROK	PRODUKCJA	WYWÓZ	PRZYWÓZ	DO REJESTR.
1915	74.000	12.000	—	62.000
1916	92.130	22.000	—	70.130
1917	128.157	14 300	—	113.857
1918	227.250	11.500	—	215.750
1919	316.364	19.000	—	297.364
1920	322.039	37.000	—	285.039
1921	147.550	9.700	—	137.850
1922	251.434	15.000	—	236.434
1923	378.288	37.500	—	340.788
1924	378.106	40.124	—	337.982
1925	500.470	74.770	—	425.700
1926	535.006	87.467	—	447.539

podstawę do określania ceny rekwirowanych samochodów. Niemiecka komisja rzeczoznawców ustaliła w tym celu następującą formułę:

$$\textit{Wartość samochodu} = A \times 0{,}8^n$$

gdzie *A* oznacza cenę nowego samochodu, a *n* ilość lat użytkowania samochodu do dnia oceny. Według tej formuły odpisujemy corocznie na amortyzację 20% od wartości samochodu *z poprzedniego roku*. Według tej formuły samochód o cenie kupna 10.000 złotych wart będzie po roku 8.000 zł., po dwóch latach — 6.400 zł., a po 10 latach — 1080 zł.

Widzimy, że druga formuła ma tę wyższość nad pierwszą, że nawet po upływie kilkunastu lat wykazuje pewną sumę, jako wartość żelastwa, podczas gdy pierwsza formuła po 10 latach nie wykazuje już żadnej wartości ocenianego samochodu, co oczywiście nie jest słuszne.

Obydwie powyższe formuły są bardzo proste i łatwe w zastosowaniu, zostały one ustanowione przez ludzi niewątpliwie kompetentnych, lecz brak im rzeczowego uzasadnienia. Dlaczego 10% a nie 11%. Dlaczego mnożymy przez 0,8 a nie przez 0,75? Oprócz wygody w obliczeniu nie możemy tego inaczej uzasadnić. Poszukiwaniem rzeczowych i objektywnych uzasadnień chcemy się właśnie zająć.

Lecz gdzie ich szukać? — Żadne teoretyczne rozumowania nie mogą nam dać nic nowego, trzeba szukać danych z praktyki i z codziennej eksploatacji. I tu przychodzi nam z pomocą statystyka, nauka, która nie rozumuje, jak być powinno, ale mówi nam jak jest.

Mówiliśmy już w 19 numerze „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego", że pod względem materjałów statystycznych Stany Zjedn. Am. Półn. przodują innym krajom, tam też zwróciliśmy się w naszem poszukiwaniu danych i okazało się, że materjał nie trudno było znaleźć, trzeba go tylko odpowiednio zestawić.

Stany Zjednoczone Am. Półn. łącznie z Kanadą posiadały na dzień 1 stycznia 1927 roku 19.941.572 samochodów osobowych i 2.925.607 samochodów ciężarowych. Skąd się wzięły te samochody? Zostały wyprodukowane lub sprowadzone z zagranicy. Dzięki statystyce znamy coroczną produkcję samochodów w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie oraz wywóz i przywóz dla obydwu tych krajów. Jeśli do samochodów wyprodukowanych dodamy samochody przywiezione i odejmiemy wywiezione, to znajdziemy, ile w danym roku przybyło nowych samochodów do rejestracji.

Ilość zarejestrowanych w danej chwili samochodów (np. na dzień 1 stycznia 1927) składa się oczywiście z liczby samochodów zgłoszonych do rejestracji w przeciągu kilku lat poprzednich. Z załączonych tabliczek widzimy, jaka była produkcja, wywóz i przywóz samochodów w poszczególnych latach poczynając od roku 1915. Dodawajmy kolejno liczby samochodów przybywających do rejestracji w roku 1926, w roku 1925, w roku 1924 i t. d., i zatrzymajmy dodawanie, gdy suma nasza zrówna się z liczbą samochodów zarejestrowanych na dzień 1 stycznia 1927 roku. (Liczbę tę podaliśmy już powyżej).

Na którym roku będziemy musieli zatrzymać dodawanie? Dla samochodów osobowych w połowie 1919 roku, a dla samochodów ciężarowych w połowie 1915 roku. Widzimy więc, że tabor samochodów osobowych na początku 1927 roku równał się przyrostowi $7^1/_2$ lat ubiegłych, a dla otrzymania liczby samochodów ciężarowych należy dodać przyrost $11^1/_2$ lat ubiegłych. Wynika stąd, że trwałość samochodu osobowego w Północnej Ameryce wynosi 7 lat i 6 miesięcy, a samochodu ciężarowego odpowiednio 11 lat i 6 miesięcy. Czy znaczy to, że w Ameryce niema obecnie ani jednego samochodu starszego ponad $7^1/_2$ lat, ewentualnie $11^1/_2$? Bynajmniej, niewątpliwie jest wiele wozów dużo starszych, a wzamian zato wiele samochodów nowszej produkcji uległo szybszemu zepsuciu, nie doczekawszy przepisowego wieku. Cyfra $7^1/_2$ lat dla samochodów osobowych i $11^1/_2$ dla somochodów ciężarowych są to cyfry *przeciętne* i stanowią podstawę do obliczenia *normalnego zużycia samochodów*.

Norma ta, znaleziona na podstawie statystyki amerykańskiej, odbiega nieco od cyfr przyjętych u nas. Czy wobec tego należy zarzucić przyjęte zwyczajowo u nas normy i oprzeć się na znalezionych powyżej? Czy norma zużycia samochodów w Europie i Ameryce jest jednakowa? Sądzimy, że nie. Wynika to po pierwsze z odmiennej nieco konstrukcji samochodów, a powtóre z odmiennych warunków pracy. Dzięki ogromnemu rozpowszechnieniu i dzięki względnej taniości, samochody w Ameryce są mniej starannie konserwowane niż u nas i dlatego sądzimy, że przeciętna trwałość samochodów w Europie jest nieco dłuższa i zbliża się prawdopodobnie do cyfry 10 lat. We wszystkich jednak wypadkach, gdzie nie możemy liczyć na specjalnie staranną konserwację, bezpieczniej będzie, przynajmniej dla samochodów osobowych, przyjąć normy amerykańskie i liczyć trwałość przeciętną na 7 lat i 6 miesięcy.

* * *

Możemy obrać jeszcze inny punkt wyjścia dla obliczenia przeciętnej trwałości samochodów. Wiemy ze statystyki, że w Stanach Zjedn. w roku 1926-ym wycofano z obiegu 2.143.000 zużytych samochodów osobowych. Jeżeli przypuścimy, że w paru najbliższych latach ilość wycofywanych samochodów będzie wzrastała w takiem samem tempie jak produkcja w paru latach ubiegłych, to cały tabor samochodów osobowych (19.207.808) posiadany obecnie zostałby wycofany z użytku po upływie 7-miu lub 8-miu lat. Dochodzimy więc do tej samej mniejwięcej normy, jaką znaleźliśmy poprzednio.

Techniczna ocena użytkowej wartości samochodu

Raidy nie są dostateczną próbą użytkowej wartości nowoczesnych samochodów. Ocena na podstawie normalnej pracy jest bardziej racjonalna i mniej kosztowna

napisał
W. RADLIŃSKI

Na ocenę każdego samochodu składają się następujące trzy czynniki:

1) Celowość koncepcji i konstrukcji samochodu jako całości, w stosunku do jego przeznaczenia.

2) Pewność działania.

3) Ekonomiczność w eksploatacji.

Na tę ostatnią cechę składają się: wielkość zużycia materjałów pędnych, koszt zużywanych pneumatyków względnie masywów i normalna wytrzymałość samochodu, to jest ilość kilometrów, jaką jest w stanie przebyć dany samochód, nie wymagając gruntownej naprawy całości lub gruntownej naprawy jednego z zasadniczych swych zespołów, i wreszcie koszt tych napraw.

Pozornie wydaje się, że ocena każdego samochodu z punktu widzenia wyżej podanych cech nie nastręcza poważniejszych trudności. W rzeczywistości jednak tak nie jest, szczególniej jeżeli chodzi o samochody do eksploatacji w większej ilości. Szczególniej kwestja wpływu każdej z wymienionych wyżej cech na ogólną użytkową wartość samochodu zaprowadziłaby nas bardzo daleko. To też w artykule niniejszym nie będę wyczerpywał tematu, a ograniczę się po pierwsze, do kwestji samochodów osobowych, a po drugie, do rozważania sposobów badania powyżej przytoczonych cech w celu otrzymania podstaw do oceny samochodów pod względem ich wartości użytkowej.

Celowość koncepcji.

Określenie celowości koncepcji danego samochodu w stosunku do jego przeznaczenia nie nastęcza trudności, o ile przeznaczenie jest dość ściśle i realnie sprecyzowane. Zazwyczaj sprowadza się ono: 1) do określenia normalnej nośności samochodu, t. j. ile osób i jak wygodnie pomieścić może dany samochód i 2) do porównawczej oceny jego „zdolności drogowej". Pod tem ostatniem pojęciem rozumiem określenie maksymalnej szybkości samochodu, jego zdolności do pokonywania wzniesień krótszych lecz stromych, zdolności do zachowywania wysokiej średniej szybkości, oraz wrażliwości na gorsze drogi z punktu widzenia osiągania na nich normalnych szybkości i zapewnienia podczas takiej jazdy wygody pasażerów. Wreszcie dla całkowitego określenia zdolności drogowej, należy wziąć pod uwagę zdolność do poruszania się po drogach gruntowych i zdolność do wychodzenia z sytuacyj anormalnych, np. przy konieczności zjechania z drogi.

Do określenia wszystkich wyżej wymienionych cech, za wyjątkiem może zdolności do utrzymywania wysokiej średniej szybkości, wystarczające są próby krótkodystansowe, do 100 km. w sumie. Zresztą, za wyjątkiem takich cech, jak stopień miękkości uresorowania, wszystkie wyżej wyszczególnione cechy można przewidzieć na podstawie katalogów, o ile zawierają one dane odnośnie wagi samochodu, wymiaru gum i mocy silnika.

Sprawdzenie sprawności działania mechanizmów oraz dogodności operowania niemi na współczesnym samochodzie również nie nastręcza wątpliwości. Określenie zaś cech pozostałych przedstawia się już bardziej skomplikowanie.

Określenie pewności działania samochodu.

Pod pojęciem tem rozumiem stosunek sumy wydarzeń, powodujących chociażby chwilową nieczynność samochodu, względnie konieczność dokonania natychmiast lub później drobnej nawet naprawy lub regulacji — do przebytej drogi. Szczególnie dotyczy to pierwszych 500 lub 1000 km., zwłaszcza w wypadku samochodów tańszych, w których ryzyko wzajemnego dopasowania się poszczególnych części firma przenosi na klijenta. Wobec trudności określenia, co w danym wypadku jest normalnem lub nienormalnem, najdogodniej jest notować wszystkie czynności wykonywane podczas pierwszego okresu eksploatacji, względnie próby badanego samochodu, oczywistem bowiem jest, iż przy zachowaniu jednakowego stanu użytkowego paru badanych samochodów, ten z pośród nich będzie najlepszym, który najrzadziej zawodził i najmniej wymagał wszelkich chociażby najdrobniejszych napraw i regulacyj.

Jakie sposoby mamy do ujawnienia wyżej określonej „pewności działania" samochodu? Zasadniczo dwa: długodystansowe raidy i kontrola podczas naturalnych warunków eksploatacji. W drugim wypadku kontrola polegałaby na najściślejszem notowaniu wszelkich niedomagań w działaniu samochodu i dokonywanych zabiegów z zakresu konserwacji, regulacji i drobnych napraw. Oczywiście, że osiągnięcie tej oceny tą ostatnią drogą zabiera znacznie więcej czasu, lecz wartość tą drogą otrzymanych danych będzie zawsze wiarogodniejsza od oceny osiągniętej podczas raidów próbnych. — Wynika to z następujących względów:

Przedewszystkiem bardzo rzadko raidy mają za zadanie jedynie techniczną ocenę samochodów, przeważnie dominuje w nich pierwiastek sportowy, sprzyjający ignorowaniu, a nawet utajaniu całego szeregu usterek w imię osiągnięcia lepszych wyników sportowych, kosztem nawet przyszłej użyteczności samochodu. Warunki pracy samochodu podczas każdego raidu są zasadniczo inne od warunków pracy normalnej i samochód do raidu bywa zazwyczaj pieczołowiciej przygotowywany, niż to ma miejsce przy normalnej pracy. Samochód powierza się na raid najwybitniejszym kierowcom i mechanikom, a kontrola i obserwacja jest utrudniona wskutek szybkiego tempa jazdy.

W przeciwieństwie do powyższego, ścisła kontrola samochodu podczas eksploatacji normalnej pozwala na notowanie wszystkich usterek i zabiegów, wyklucza wszelkie współzawodnictwo i utajanie usterek, przeciwnie nawet sprzyja ich ujawnieniu, gdyż każdy kierowca będzie dążyć do wykazania się swą spostrzegawczością i dbałością o powierzony mu samochód. Co najważniejsze zaś, że dane będą czerpane w warunkach normalnej pracy samochodu, do której jest on przeznaczony.

Sposoby określenia ekonomiczności w eksploatacji.

Dla określenia tego czynnika wartości samochodu, raidy dają dane o minimalnej wartości praktycznej i mogą być uzasadnione jedynie wtedy, gdy chodzi o prędkie zbadanie wytrzymałości samochodu i o ile są prowadzone pod kątem widzenia technicznej oceny samochodu w warunkach jaknajbardziej zbliżonych do normalnych i przewidują taką ilość kilometrów, po której zużycie samochodu wyraźnie musi nastąpić. Niezbędnemi warunkami skuteczności takiego raidu są: znaczniejszy dystans i dokonywanie ścisłych pomiarów przed, a w szczególności, po raidzie. Zwłaszcza z punktu widzenia oceny samochodów osobowych raidy są mało miarodajne.

Przedewszystkiem cechy zużycia w samochodzie osobowym przy normalnej eksploatacji ujawniają się wyraźnie mniej więcej po przebyciu 15—20 tysięcy kilometrów. Jest to dystans zbyt długi dla raidu. Warunki jazdy raidowej różnią się znacznie od jazdy podczas codziennej eksploatacji samochodu. Podczas raidu dominuje zazwyczaj jazda z szybkością zbliżoną do maksymalnej, w eksploatacji codziennej średnia dzienna szybkość jest mniejszą a ilość zatrzymań i hamowań jest większą. Czynniki te w bardzo silnym stopniu wpływają jak na stopień zużywania się samochodu, tak też i na ilość zużywanych materjałów pędnych, a również opon i kiszek. Uwzględniając prócz powyższego i przytoczone poprzednio uwagi, wydaje się, że i do oceny ekonomiczności samochodu dogodniejszym jest sposób, polegający na ścisłem notowaniu wszystkich uszkodzeń i reperacyj w stosunku do ilości przebytych kilometrów w czasie normalnej eksploatacji.

Reasumując wszystko wyżej powiedziane, widzimy, iż system oceny ogólnej użytkowej wartości samochodu, oparty na ścisłej kontroli jego pracy jest dogodniejszym od systemu oceny na podstawie wyników raidu, zwłaszcza, o ile raid miał zabarwienie sportowe. Żeby jednak ten system dawał pożądane wyniki, musi on być celowo i planowo obmyślany i zadość czynić niżej podanym wymaganiom. Przedewszystkiem powinien on jaknajmniej obciążać jednostki eksploatujące dany okazowy samochód, nie powinien nękać drobiazgową terminowością wykonania i żądaniem pisemnych drobiazgowych wyjaśnień i uzasadnień, a co najważniejsze, otrzymywane dane, do czasu wyciągnięcia z nich ogólnych wniosków, nie powinny być użytkowane jako podstawa do kontroli danej jednostki. W przeciwnym bowiem razie, jednostki, którym powierzone jest dostarczanie danych odnośnie pracy danego samochodu, asekurując się od wyżej wspomnianego nękania, dążyć będą jedynie do oficjalnego wywiązania się z zadania i w imię „niekomplikowania sprawy" dążyć będą do zaokrąglania danych, zmniejszając w miarę możności ich ilość i jaskrawość. W rezultacie zamiast materjału „żywego" otrzymywać będziemy poprawnie wypełnione blankiety, zawierające szereg wypaczonych danych. — Jako praktyczny sposób przeprowadzenia powyższego badania, proponowałbym w ogólnych zarysach, jak poniżej:

Interesujący nas samochód, zaopatrzony w porządny licznik kilometrów, przydziela się do jednostki, w której ma pełnić swą normalną służbę. Samochód ten przed rozpoczęciem okresu kontroli poddaje się jaknajszczegółowszym pomiarom. Zasadniczo zmierzyć należy wszystko, co się da, np. koła, resory, wagę poszczególnych opon i t. p., gdyż przy dalszych badaniach pomiary takie mogą okazać się bardzo pomocne, pozwalając na ujęcie sprawy liczbowo, tam gdzie przedtem operowano jedynie takiemi określeniami, jak normalny lub nienormalny, co jest pojęciem bardzo względnem. Pozatem pozostaje notowanie pracy samochodu, oraz czynionych nad samochodem zabiegów z zakresu konserwacji, regulacji i reperacji oraz ilości zużytych materjałów pędnych. — Dane odnośnie charakteru pracy samochodu, jego sprawności, niedomagań i czynionych zabiegów należy czerpać bezpośrednio od kierowcy; należy tylko uświadomić tego ostatniego o celu pobieranych informacyj i wzbudzić w nim zainteresowanie do omawianej kwestji i potrafić zawsze odróżnić w jego sprawozdaniu fakt od przypuszczenia oraz umiejętnie kontrolować zeznania. Wreszcie w okresie, gdy samochód wymaga już gruntowniejszej naprawy całości lub danego zespołu, należy przeprowadzić szczegółowe zbadanie stanu zużycia wszystkich części zużytych lub uszkodzonych. Całość przeprowadzania takich badań poszczególnych samochodów winna być powierzona jednemu człowiekowi, a to w celu stworzenia współmierności sposobów badań dla poszczególnych samochodów oraz zachowania jednakowych kryterjów przy ocenie danych, dotyczących danego samochodu. Zadaniem takiego kontrolera oceny byłoby zorganizowanie badań, ich przeprowadzenie, t. j. perjodyczna kontrola stanu samochodów badanych, sumowanie i krytyczna analiza wszystkich wyżej przytoczonych danych. Metoda ta, będąc zastosowana i do poszczególnych okazowych samochodów seryjnych, niechybnie dałaby również cenne dane, może nie tyle dotyczące wartości użytkowej tych już znanych samochodów, ile dotyczące eksploatacji, t. j. zużycia gum, materjałów pędnych, kosztów i celowości naprawy i t. p. Szczególnie ciekawe byłoby zastosowanie tej

metody badań do samochodów, które tytułem pierwszej próby brały już udział w tegorocznym raidzie Automobilklubu Polski.

Samochody wojskowe, biorące udział w tym raidzie, miałem możność wypróbować jeszcze gdy były one zupełnie nowe i następnie mniej więcej bezpośrednio po przebytym raidzie. Zbyt mało posiadam danych o przeznaczeniu tych samochodów, jak również brak mi ścisłych danych o wynikach raidu, bym mógł ocenić te samochody pod względem pewności działania i ekonomiczności pod względem zużycia materjałów pędnych i gum, przeto zabieram głos jedynie w kwestjach, co do których posiadam bezpośrednie doświadczenie, mianowicie w sprawie zdolności drogowej i wytrzymałości tych samochodów na podstawie porównania ich stanu przed i po raidzie.

Z punktu widzenia zdolności drogowej wszystkie omawiane samochody posiadają ją w granicach normalnych odpowiednio do swej kategorji.

Pod względem stopnia zużycia, to wszystkie samochody wykazały je w stopniu minimalnym, co dowodzi, że ten dystans do oceny wytrzymałości współczesnych samochodów osobowych nie jest dostatecznym. Najbardziej może „sterał się", pomimo swych dodatkowych urządzeń, samochód „Ford", zaciekle broniąc swoich praw przed dwucylindrową „Tatrą". Jak wypadłoby porównanie strony ekonomicznej, t. j. całkowitej amortyzacji tych dwuch samochodów — pozostaje jeszcze do sprawdzenia, ale z punktu widzenia użytkowego, Mała Tatra wykazała przewagę oczywistą i to stanowi bodaj jedyny konkretny dorobek techniczny z próby wojskowych samochodów podczas ubiegłego raidu.

Czy należy gasić światło reflektorów przy mijaniu się samochodów?

Ankieta francuskiego miesięcznika „Je sais tout".

Zagadnienie manipulowania siłą światła przy mijaniu się samochodów poza miastem w nocy wciąż jeszcze nie znalazło zupełnego rozwiązania, któreby dało możność należytego oświetlenia prawej strony drogi oraz pędzącego naprzeciw samochodu nie oślepiając jednocześnie jego kierowcy.

Oto co pisze w tej sprawie czasopismo francuskie **„Je sais tout"**, które zainicjowało ankietę pośród swoich czytelników co do powyższego zagadnienia.

Przepisy drogowe francuskie powiadają:

„Wszystkie samochody, mogące poruszać się ponad 20 km/godz winne posiadać urządzenie, dające możność oświetlenia drogi na 100 mtr. naprzód, przy warunku, iż światło to nie będzie działać oślepiająco na inne osoby, korzystające z tej samej drogi".

Przestrzeganie tego przepisu polega, zgodnie z utartym zwyczajem na tem, że mijające się samochody gaszą światło reflektorów, przechodząc na światło „miejskie".

Zwyczaj ten, jak go często nazywają: „pozdrowienie spotykających się maszyn" był i jest powodem całej masy wypadków, zapełniających niekiedy całe szpalty dzienników.

My ze swej strony jednak uważamy, że wyłączanie reflektorów podczas mijania się samochodów w nocy jest błędem, który należy zwalczać, jest niebezpieczeństwem, któremu należy położyć kres

Czy mamy słuszność?... niech nam odpowiedzą czytelnicy i dla nich otwieramy łamy naszego pisma.

W odpowiedzi na nasz apel otrzymaliśmy szereg odpowiedzi od znanych i kompetentnych osobistości ze świata automobilowego.

Przytaczamy poniżej niektóre z nich:

Pan Henry DEFERT — Prezes „Touring-Club'u".

Z mego punktu widzenia, jeżeli oświetlenie drogi reflektorami przy wzmożonym ruchu staje się przyczyną wypadków, to za więcej jeszcze ryzykowne uważam chwilowe wyłączanie tego światła.

Wyłączanie to nadwyręża wzrok kierowcy, przez oddziaływanie na rogówkę, która zostaje w pewnym momencie pogrążona nagle w ciemnię, a im częściej będzie to miało miejsce, tem więcej ucierpią na tem nerwy wzrokowe.

Lepiej zatem wcale nie wyłączać reflektorów w myśl zasady, że z dwóch złych rzeczy należy jednak wybrać tę lepszą z nich.

Tak czy inaczej, przyćmiamy światło, czy też nie, w przepisach drogowych mamy wzmiankę obowiązującą dla kierowców, że przy mijaniu się samochodów należy bieg zwolnić. O obowiązku tym warto jest zawsze pamiętać.

Pan Edmund CHAIX — Dyrektor Państw Urzędu Turystyki Min. Rob. Publ.

Wyłączanie reflektorów nie jest groźnem, o ile zabezpieczymy sobie dalsze dostateczne oświetlenie drogi, bowiem w przeciwnym razie będzie to znaczne niebezpieczeństwo.

Z drugiej jednak strony utrzymanie silniejszego światła jest również niebezpieczne.

W oczekiwaniu na szersze zastosowanie sposobu umożliwiającego dawanie silnego światła bez oślepiania jadącego naprzeciw, należy uznać za konieczne gaszenie reflektorów pod warunkiem, jednoczesnego zapalania światła skośnego dla oświetlenia prawej strony drogi.

Wobec tego samochody, które nie posiadają specjalnych urządzeń „przeciwoślepiających" winne posiadać:

1) Światło reflektorowe normalne;

2) Światło skośne dla prawej strony drogi, które będzie czynne podczas mijania się samochodów.

Pan Leon ANSCHER — Vice Prezes „Touring-Club'u".

Jeżdżę dużo w nocy i jest mi zawsze niejako, gdy gasząc reflektory powiadam sobie: „teraz nie wiem, co i kogo mam przed sobą".

Postępy w sposobach oświetlania drogi robią go coraz więcej oślepiającym, podczas gdy rogówka oka nie jest w stanie tego przezwyciężyć.

Jadąc 60 km./godz. t. j. 16 mtr. na sekundę potrzebuję co najmniej 3 sekundy na mijanie się, czyli pozostaję ślepym na przestrzeni 50 mtr. podczas przebycia których jestem niebez-

pieczeństwem dla kogoś, zaś ten ktoś lub coś jest niebezpieczeństwem dla mnie.

A więc...... marzę o przyrządzie, który tłumiąc światło reflektorów wyłączałby silnik oraz wprowadzałby jednocześnie w ruch hamulce.

Pan Louis BREGUET.

Jest rzeczą niemożliwą dla automobilisty dostrzec o parę metrów przed sobą przeszkodę, jeżeli zgasi reflektory, tem bardziej, że będzie on oślepiony światłem reflektorów samochodu idącego naprzeciwko.

Moim zdaniem jest rzeczą konieczną dla bezpieczeństwa, by kierowcy posiadali przyrząd, dający możność dostatecznie oświetlić sobie prawą stronę drogi na przestrzeni co najmniej 40 mtr.

Pan Pierre DELAUNAY BELLEVILLE.

Bez wahania się twierdzę, że gaszenie reflektorów przy mijaniu się jest dodatkową przyczyną wypadków, wyjątek stanowią oczywiście drogi puste.

Pan Henry FARMAN.

Bezwględnie nieprzyjemnem jest mieć przed sobą maszynę z zapalonymi reflektorami, ale z drugiej strony trudno wymagać, by się na drodze znajdować tylko samemu.

Co do reflektorów, to wolę być na chwilę oślepionym, gdyż pomimo to będę zawsze w stanie rozróżnić sylwetkę idącego przede mną człowieka, jadącego cyklistę lub furmankę i t. p. a przez to uniknąć wypadku.

Ja osobiście wolę nawet zgasić reflektory, jeżeli jadący naprzeciw nie zgasi swoich.

Dwie rzeczy są ogromnie niebezpieczne i bardzo niemądre: zapalać po zgaszeniu ponownie reflektory na odległości 50 mtr., jeżeli światło naprzeciw idącej maszyny wydaje nam się za silne lub pakować się z zapalonymi reflektorami na idący naprzeciw samochód, nie gasząc je tylko dlatego, iż ten drugi ich nie zgasił, gdy tymczasem miał on przed sobą ruchomą przeszkodę wzgl. skręt drogi, czyli przedmioty, które musiał dokładnie widzieć.

Moim zdaniem wskazanem jest nie gasić reflektorów, by jednak sprawdzić mój pogląd dobrzeby było zrobić doświadczenie z paroma samochodami naraz, z zapalonymi oraz zgaszonymi reflektorami, z pieszymi, cyklistami, furmankami oraz innymi przeszkodami na drodze i przy normalnej oczywiście szybkości od 40 do 70 km./godz.

Pan Sensaud de LAVAUD.

Wynalazca transmisji, znoszącej zmianę biegów jest mniej bezwzględny, powiada on:

„Wszystko zależy od wzrokowej reakcji kierowcy na silne światło, ja osobiście wolę być oślepionym, ale mieć jednocześnie zapalone własne reflektory, ponieważ po bardzo krótkim czasie, wzrok mój przyzwyczaja się do światła, przyznam się, że jest to mniej niebezpieczne, niż wpadanie z jasnego światła w ciemnię, bowiem czasami parosekundowe opóźnienie zapalenia światła może pociągnąć za sobą wypadek"'.

Pan LANQUENTIN — Administrator Zakładów Ducellier'a.

Zdanie specjalisty do oświetlenia jest specjalnie ciekawe, oto co on mówi:

„Przepisy drogowe nakazują mijającym się automobilistom przejść z oślepiającego światła, na światło umiarkowane tak zwane „Code".

Gdyby wszyscy automobiliści mogli przechodzić na to światło nie byłoby kwestji, ponieważ przejście na światło „Code" nie przedstawia niebezpieczeństwa ani dla jednej ani dla drugiej strony. Niestety są tacy, którzy się do tego nie stosują, ponieważ nie egzystuje jeszcze policja drogowa, któraby ściągała kary za tego rodzaju przekroczenie.

Przejście natomiast ze światła reflektorowego na światło miejskie uważam przy mijaniu się za niebezpieczne dla gaszącego reflektory, niegaszenie zaś za niebezpieczne dla samochodu idącego naprzeciw.

Z powyższego wynika, że każdy samochód musi być zaopatrzony w przepisowe światło „Code", ci zaś, którzy się do tego nie zastosują powinni być karani.

Pan PETAVI — Dyrektor Towarzystwa „Dunlop".

Przypominają sobie Państwo zapewne te czasy, kiedy opony wylatując z obręczy pękały z hukiem i kiedy drugim koszmarem automobilistów było oświetlenie acetylenowe, które rzadko dawało równe światło. Z tego powodu opowiadano sobie różne straszne historje.

Wystarczyło by rurka gumowa, łącząca generator z latarnią odłączyła się wskutek wstrząśnienia a latarnia gasła i katastrofa była nieuniknona, bowiem kierowca upodabniał się biegaczowi, który będąc w rozpędzie i mając przed sobą przeszkody — nagle oślepł.

W dzisiejszych czasach dzięki wprowadzeniu nowoczesnych sposobów utrzymywania opony na obręczy, pierwszy koszmar automobilistów, o którym wspomniałem na wstępie zginął raz na zawsze, drugi natomiast mimo wprowadzenia oświetlenia elektrycznego, zamiast zginąć nabiera cech „obowiązkowości istnienia".

Na to mi ktoś powie, że przecież po zgaszeniu reflektorów mogą się palić latarnie miejskie, dobrze! ale o ile przy tem właśnie świetle można z trudem odróżnić idący naprzeciw samochód, to niemożliwem staje się dostrzec furmanki, przechodnia, cyklisty i t. p., którzy usunęli się na prawą stronę drogi, podczas gdy samochód gwoli bezpieczeństwa stara się przybliżyć do prawej strony drogi i wówczas nie widząc przed sobą przeszkody niechybnie na nią wpadnie.

Chcąc szanować przepisy swego kraju, z drugiej zaś strony chcąc też przedłużyć dni swego żywota, postanowiłem aż do czasu uregulowania tego zagadnienia wystrzegać się nocnych jazd.

Pan BAEHR — Dyrektor garażu „Saint-Didier".

Jechać ze zgaszonymi reflektorami nawet z najmniejszą szybkością jest niebezpieczniej, niż jechać z dużą szybkością z zapalonymi reflektorami przy mijaniu się maszyn, tak uczy mnie doświadczenie.

Reflektory naprzeciw idącego samochodu wprawdzie oślepiają ale nie wyłączając wówczas swoich reflektorów mamy możność dojrzenia przeszkód przed sobą, których się z pewnością nie zobaczy przy zgaszonych reflektorach.

Rozwiązanie tego problemu widzę tylko w ścisłem stosowaniu się do przepisów drogowych oraz oświetlenia „Code", które jednak jest dobre.

Sekretarz Angielskiego Royal Automobil Klubu.

Czego chcecie się Państwo spodziewać od człowieka, który zostaje ślepym w chwili kiedy właśnie musi dobrze widzieć — oczywiście tylko wypadku.

Gaszenie reflektorów przy mijaniu się jest zatem największym błędem jakiego może się dopuścić automobilista.

*
**

Z tych paru zdań i opinji zagranicznych asów widzimy, że aczkolwiek zdania są podzielone, jednak większość wypowiada się za niegaszeniem reflektorów. Bardzo chętnie wydrukujemy w następnym numerze opinje naszych czytelników w tej spornej a ważnej sprawie.

ZJAZD PRZEDSTAWICIELI POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO



Delegaci na zjazd zebrani na Dynasach (od lewej do prawej): p. p. inż. Witold Rychter, kpt. Loteczka, kpt. Dołęga-Dołęgowski, Wiesław Modzelewski, Walenty Jakóbowski, Koszczyński, Aksman i B. Kalinowski.

PROTOKÓŁ

Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Polskiego Związku Motocyklowego, odbytego dnia 21 sierpnia 1927 r. w lokalu Warszawskiego Tow. Cyklistów na Dynasach o godz. 12-ej w południe przy obecności przedstawicieli następujących klubów:

P. K. M. — Warszawa (Polski Klub Motocyklowy) członków 87, przedstawiciele: Modzelewski, p. Czaplicki i inż. Rychter.

W. K. S. i M. — Warszawa (Wojskowy Klub Samochodowy i Motocyklowy) członków 30, przedstawiciel kpt Dołęga-Dołęgowski Stefan.

W. T. C. — Warszawa, Sekcja Motocyklowa (Warszawskie Tow. Cyklistów), ilość członków 27, przedstawiciel: p. Janke Wł..

Tow. Sport. „Unja" — Poznań, członków 58, przedstawiciel p. Koszczyński.

K. M. — Grudziądz, członków 26, przedstawiciel p. W. Jakóbowski.

K. M. — Bydgoszcz, członków 50, zastępca upoważniony p. inż. Rychter z Warszawy.

M. K. M. — Lwów, członków 47, przedstawiciel kpt Loteczka Roman i inż. Rudawski Tadeusz.

Kl. Sport. „Cracovia" — Kraków — w charakterze informacyjnym p. Aksman.

Zagaił posiedzenie prezes P. K. M. Modzelewski, w swej mowie dziękując za liczny zjazd przedstawicieli Klubów i przystępując do porządku dziennego, prosi o wybór przewodniczącego i sekretarza zebrania.

Na przewodniczącego jednogłośnie zebrani powołują prezesa P. K. M. Modzelewskiego, na sekretarza kpt. Dołęgę-Dołęgowskiego Stefana.

Przed rozpoczęciem merytorycznych rozpraw przewodniczący sprawdza listę upoważnionych do wzięcia udziału w rozprawach walnego zebrania związku

i ilość reprezentowanych głosów poszczególnych klubów. Po sprawdzeniu okazało się, że 8 klubów nadesłało swoich upełnomocnionych przedstawicieli na zjazd, wobec czego zebrani jednogłośnie uznali zebranie za prawomocne.

Porządek dzienny, proponowany w zaproszeniu, przyjęto bez sprzeciwu.

Przewodniczący odczytuje protokół z poprzedniego walnego zebrania P. Z. M., odbytego w dn. 21 kwietnia b. r. w Poznaniu, objaśniając obradującym różne zagadnienia. poruszone na zebraniu.

Ustalenie siedziby Zarządu P. Z. M.

Przewodniczący podaje do wiadomości zebranych, że z powodu niezałatwienia przez poprzednie walne zebranie w Poznaniu sprawy wyboru nowego Zarządu P. Z. M. sprawa ta pozostaje otwartą i winna być załatwiona przez obecne walne zebranie, nad którą to sprawą otwiera dyskusję i prosi zebranych o wypowiedzenie się. Po krótkiej dyskusji i na wniosek delegata M. K. M. inż. Rudawskiego Tadeusza walne zebranie uchwala uznać st. m. Warszawę za siedzibę Zarządu P. Z. M.

Wybór władz Związku.

Przewodniczący proponuje przed przystąpieniem do faktycznych wyborów uzgodnić podział mandatów między poszczególne kluby i proponuje taki podział: dla klubów stołecznych członków Zarządu 5-u (prezes, sekretarz, skarbnik, kpt. sportowy i 1 członek), dla klubów prowincjonalnych miejsc w Zarządzie 4 (wiceprezes — Poznań, członek Zarządu — Grudziądz i Bydgoszcz 1 miejsce, Katowice jedno miejsce, Kraków — Lwów 1 miejsce. Wniosek ten został przez zebranych jednogłośnie akceptowany i po uzgodnieniu nazwisk delegatów, do Zarządu jednogłośnie zostali wybrani:

Prezes — płk. Orlik Rückemann z Warszawy
Viceprezes — p. Trzeciak z Poznania,
Sekretarz — p. Janke W. T. C. — Warszawa,
Skarbnik — p. Czaplicki P. K. M. — Warszawa
Kapitan sportowy — p. Modzelewski — Warszawa,
Członkowie Zarządu: 1) kpt. Dołęga-Dołęgowski Stefan W. K. S. i M. — Warszawa, 2) kpt. Loteczka Roman M. K. M. Lwów i M K. M. Kraków, 3) vacat (Grudziądz, Bydgoszcz), 4) Katowice.

Grudziądz, Bydgoszcz i Katowice nadeślą nazwiska członków Zarządu po uzgodnieniu kandydatów we własnym zakresie między klubami.

Mistrzostwo torowe Polski.

Walne zebranie uchwala na wniosek P. K. M. Warszawa uznać wyścigi, urządzane w dn. 21 sierpnia b. r. na torze na Dynasach, za torowe mistrzostwo Rzeczypospolitej Polskiej na r. 1927.

Następnie walne zebranie na wniosek K. M. „Unja" uchwala urządzić w dniu 2 października b. r. mistrzostwo Polski szosowe na szlaku: Strzelno — Mątwy — Kruszwica na długości dystansu 250, 300 kilometrów (nie dłuższym). Delegat „Unji" p. Koszczyński oświadcza, że organizacją i urządzeniem mistrzostwa zajmie się Klub „Unja" w Poznaniu. Przewodniczący prosi p. delegata o nadesłanie do dnia 5 września b. r. regulaminu wyścigów, dokładnej trasy i wszelkich danych organizacyjnych.

Wolne wnioski.

P. Jakóbowski, delegat K. M. Grudziądz, proponuje urządzenie w dn. 11 września b. r. „Zjazdu Gwiaździstego z całej Polski do Warszawy". Walne zebranie ze względu, że podobny zjazd będzie bardzo dodatnim czynnikiem popularyzatorskim sportu motocyklowego w Polsce i kapitalnie przyczyni się do wzajemnego towarzyskiego zbliżenia się klubów między sobą i pod każdym względem przyniesie korzyści tak dla sportu jak i sportowców, przychyla się do wniosku i projekt takiego zjazdu zatwierdza, z tem, że zjazd ten nosić będzie charakter turystyczno - towarzyskiej imprezy sportowej.

Na tem przerwano obrady i odłożono dalszy ciąg na godz. 20-ą tegoż dnia i w tymże lokalu bezpośrednio po zakończeniu wyścigów torowych.

Po przerwie o godz. 20-ej min. 15 przewodniczący wznawia dalszy ciąg obrad, na sali zjawia się nowowybrany prezes Związku p. płk. Orlik-Rückemann i prosi przewodniczącego o głos. W swem przemówieniu jędrnem i krótkiem p. płk. dziękuje zebranym za wybór i przyjmuje godność prezesa, o ile nie znajdzie sprzeciwu u swej władzy przełożonej, oświadczając dalej, iż w miarę sił i wolnego czasu zajmie się pracami związkowemi. Narazie nie stawia żadnego programu na przyszłość, gdyż przedtem pragnie zaznajomić się z nowym terenem pracy, z celami Związku, poczem z całą energją obejmie przewodnictwo tegoż. Po tych słowach pożegnawszy zebranych, opuszcza salę. Przewodnictwo obejmuje nadal p. W. Modzelewski.

Na porządku dalszy ciąg dyskusji nad organem związkowym, jakim ma zostać „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy". Po dłuższej wyczerpującej dyskusji, w której zabierali głos: kpt. Loteczka, inż. Rychter, por. Wallmoden, p. Jakóbowski i inni, walne zebranie Związku uchwala uznać „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy" za organ Związku i klubów motocyklowych i prosić redakcję tegoż miesięcznika o odpowiednią zmianę w tytule, a także zwrócić się do wszystkich klubów motocyklowych zszeregowanych w Związku o usilne propagowanie „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" i współpracę redakcyjną zrzeszonych motocyklistów, a także umieszczanie stale komunikatów klubowych w „Przeglądzie" (komunikaty płatne). Walne zebranie prosi Redakcję „Przeglądu Samochodowego" o urządzenie numeru październikowego b. r. numerem propagandowym sportu motocyklowego. Kluby zrzeszone nadeślą odnośny materjał do Redakcji.

Federacja międzynarodowa związków motocykl.

Walne zebranie Związku, ze względu na przynależność swoją do Międzynarodowej Federacji Związków Motocyklowych, postanawia uiścić jak najprędziej składkę 10 funtów szterlingów.

W końcu przewodniczący prosi Kluby zrzeszone o wpłacenie w najbliższym czasie należnych składek do Związku.

Na tem porządek dzienny został wyczerpany. Przewodniczący posiedzenie zamknął.

Protokół podpisali: *Modzelewski*,
Dołęga-Dołęgowski kpt., *Rychter*,
Jakóbowski, *Jamke*,
Koszczyński, *Loteczka*.

W TATRACH

„...jeżeli impreza ta zyska sobie zwolenników wśród zawodników i publiczności, pragnie Krakowski Klub Automobilowy rozpisać ją w przyszłym roku, jako konkurencję międzynarodową...”

W słowach powyższych, zamieszczonych w enuncjacjach o wyścigu tatrzańskim, organizowanym przez Krakowski Klub Automobilowy, przebija pewna nuta wątpliwości. Ze spokojem całym, z pewnością i odpowiedzialnością za rzucone tu słowa powiedzieć mogę nietylko „brawo” — lecz zapewnić, iż już dziś można wyścig tatrzański rozpisać, jako konkurencję międzynarodową. K. K. Automibilowemu mamy bowiem do zawdzięczenia zorganizowanie pierwszej w Polsce imprezy sportowej z zakresu automobilizmu na skalę prawdziwie europejską! Liczba zaś zgłoszonych zawodników i frekwencja publiczności, pomimo słabej i niepewnej pogody oraz mimo fatalnej organizacji dowozu publiczności, świadczy aż nadto dobrze o zainteresowaniu, jakie wyścig wzbudził i niewątpliwie wzbudzać rok-rocznie będzie.

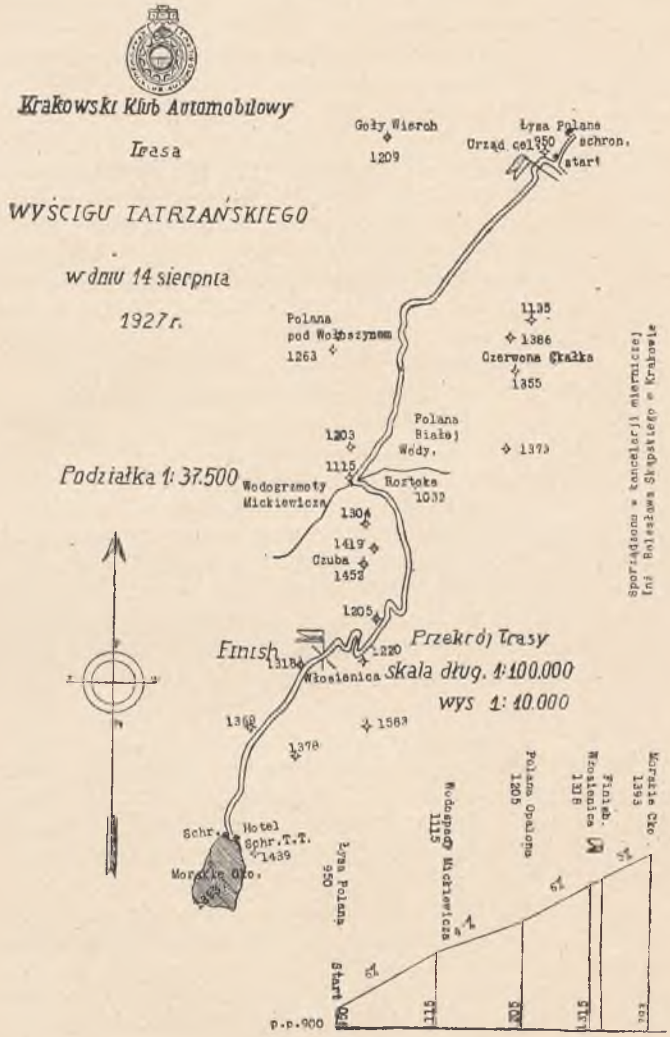
Zacznijmy od minusów, by tem wyraźniej podkreślić plusy.

Pierwszym z nich jest z konieczności złe ustawienie trybun. Z konieczności, gdyż słusznem było założenie ustawienia ich przy finish'u. Złe, bo ostatni zaledwie kilometr dostępny był dla tych, którzy na trybunach zasiedli. Zaznaczyć tu zaś wypada, iż — jak to wskazuje załączona mapka trasy — najciekawsze jej odcinki ukryte były całkowicie przed okiem widza. Taki wiraż pod Wodogrzmotami Mickiewicza, gdzie Mossau, Frühling i Liefeld — jak mi opowiadano — pokazywali rzeczy doprawdy godne widzenia, był dla nas, trybunowiczów, niedostępny. Raczej może należałoby zbudować trybuny o kilometr niżej i z pomocą tak już dziś udostępnionych środków łączności podawać do wiadomości rezultaty biegów.

Drugi błąd organizacyjny — to opóźnienie rozpoczęcia zawodów. Ten błąd jednak zapisać należy na korzyść kierownictwa wyścigów, gdyż wynikał on z gentelmanerji w stosunku do publiczności. Fatalna bowiem dnia tego, jak już zaznaczyłem, organizacja dowozu zniewoliła kierownictwo biegów do ich opóźnienia, by dać możność publiczności dojazdu na miejsce przed zamknięciem trasy i rozpoczęciem biegów. W tem miejscu niechaj mi wolno będzie potępić w sposób jaknajostrzejszy Zakopiańską Spółkę Samochodową. Mając do rozporządzenia szereg autobusów, stojących bezczynnie, uruchomiła ich zaledwie dwa czy trzy, narażając się na słuszne protesty ze strony publiczności, oburzonej zbyt późnem wysyłaniem autobusów na start. Takie rzeczy, jak nieład i awantury przy odwożeniu publiczności do Zakopanego, jak opóźnianie się autobusów o godzinę, jak wreszcie — horrendum! — karygodne niedopatrzenie niedbalstwa szoferów, którzy do Morskiego jechali bez wystarczającego zapasu benzyny — takie rzeczy w przyszłym roku nie powinny się powtórzyć!!!

Trzecim błędem — i ostatnim z poważnych — było wadliwe działanie zespołu chronometrarzystów. Czasy, podawane poniżej przezemnie, ustalane są dopiero w Warszawie, po dwu a niejednokrotnie trzykrotnej zmianie ich, jakkolwiek bezpośrednio po wyścigu megafony ogłaszały czasy „oficjalne”. Ale i to drobiazg wobec świetności całej imprezy — jak już zaznaczyłem — pierwszej w Polsce imprezy na miarę naprawdę europejską.

Starty odbywały się w tempie doskonałem. Jeden za drugim, wychodzili zawodnicy ku mecie, nie tracąc



drogiego czasu, nie narażając nikogo na zbyt długie przerwy oczekiwania. Służba łączności, zorganizowana dobrze, podawała do wiadomości trybun miejsce znajdowania się w danej chwili zawodnika. Cztery punkty kontrolne — start, koniec prostej za Łysą Polaną, Wodogrzmoty Mickiewicza i cota 1205 (mniej-więcej $1^1/_2$ klm przed finish'em) — z których podawano meldunki, pozwalały uprzytomnić sobie tempo biegów. To tempo było, jak w każdym wyścigu, decydujące, w tym zaś wyścigu połączone było jeszcze z koniecznością wykazania przez kierowcę specjalnej sprawności i techniki „brania” wiraży, jakiemi trasa biegu była usiana. Wielką klasę pokazał tu mistrz Liefeldt, Frühling, Mossau, Schwarzstein, Potocki,

Ripper jr. oraz wielu innych. Na specjalną wzmiankę zasługują panie Wrońska (BSA) i Schielowa (Tatra), Ta ostatnia zdobywając najlepszy czas dnia w swojej kategorji, zdobyła też ogólny aplauz publiczności i nagrodę p. Jerzego Judkiewicza.

Mówiąc o nagrodach, słów kilka należy i im poświęcić. Jest wielką zasługą ofiarodawców, iż potrafili wyzbyć się tej naturalnej i poniekąd zrozumiałej ambicji wyznaczania tylko tych i takich nagród, które z góry predystynowane są dla asów. K. K. A. miał do rozporządzenia osiem nagród dla motocykli i dwadzieścia cztery nagrody dla samochodów. Nagrody te podzielono tak umiejętnie, iż przewidziano je nietylko dla miejsc pierwszych, lecz dla drugich, trzecich i nawet czwartych. Stworzono poniekąd system nagród, systemat, godny naśladowania. Owo pochwalne wyróżnienie, jakiem jest przyznanie zawodnikowi nagrody, owo zachęcenie go do dalszej nad sobą w zakresie sportu pracy, zostało podzielone pomiędzy wielką liczbę współzawodników — i to jest jeszcze jedną wielką zasługą K. K. A. Co do charakterystyki nagród, to samochody miały do dyspozycji cztery nagrody przechodnie: Automobilklubu Polski za bezwzględny najlepszy czas dnia, K. K. A. za najlepszy czas dnia dla samochodu turystycznego, Gminy Miasta Krakowa za najlepszy czas dnia dla samochodu wyścigowego i polskiego przedstawicielstwa Bosch'a za bezwzględny czas dnia, o ile osiągnięty on będzie na świecach Bosch'a (w razie przeciwnym nagroda nie jest rozegrana). Ta ostatnia nagroda jest najtrudniejszą ze wszystkich istniejących dotychczas na wyścigu tatrzańskim, warunkiem bowiem koniecznym do przejścia jej w następne ręce jest ni mniej, ni więcej, tylko poprawienie wyniku roku poprzedniego. Pozostałe nagrody samochodowe i motocyklowe przyznawane są indywidualnie i jednorazowo poszczególnym zawodnikom za wyczyny sportowe, przewidziane w regulaminach nagród.

Pewien posmak „wielkości" nadały wyścigom wypadki. Przypisać je należy jedynie deszczowi, jaki nie zaoszczędził w tym dniu trasy, czyniąc ją miejscami wprost niebezpieczną. Wiraże — specjalnie wiraże na Wodogrzmotach i ósemka przed finish'em— wymagały od kierowców wiele odwagi, ostrożności i rutyny. Kierowcy opowiadali, iż na wirażach zarzucało ich o 180°, wprost w kierunku, przeciwnym wyścigowi. Wiele też czasu traciły maszyny na wirażach, a dokładne chronometrowanie czasu wykazałoby niezawodnie, iż słabe niejednokrotnie wyniki spowodowane były właśnie utratą na wirażach całego zdobytego na prostych czasu. Siódmy z rzędu startujący na Harley'u Gabryś na przedostatnim wirażu spada i przewraca się z motocyklem. Dosiada jednak swego rumaka i kończy wyścig w czasie — rzecz prosta — słabym, niemniej jednak przyjęty gromkim oklaskiem. Czternasty ze startujących zrosił już trasę krwią. Rudawski na Indian'ie z przyczepką przejechał szczęśliwie przez drugi punkt kontrolny, poczym na najbliższym wirażu jego partner wychylił się z przyczepki tak, że wypadł, raniąc się nieszkodliwie, acz boleśnie, w twarz. Trzeci wypadek skończył się również boleśnie, lecz... dla kieszeni posiadacza doskonałego Rolland-Pilain, Krauzego, który tak niefortunnie wjechał na barjerę, iż rozwalił samochód. Czwarty wreszcie i ostatni wypadek — wytopienie panewek — wymaga ze względu na przestępczy jego charakter ukrycia nazwiska zawodnika...

Zapisane do wyścigu samochody podzielono na cztery grupy: A — motocykle bez przyczepek: B — motocykle z przyczepkami; C — samochody turystyczne (? czy nie sportowe ?); D — samochody wyścigowe. Rezultaty poniżej:

Kategorja A. 1) Miśkiewicz (Harley-Davidson, 1000 ccm) w czasie 8 m. 54 sek., szybkość średnia 50,562 klm/godz., 2) Naormiakowski (Harley) 9. min. 3 sek.; 3) Gabryś (Harley — upadek!) 9. min. 27. sek.; 4) Kustanowicz (F. N.) 9. min. 40 sek.; 5) Lityński (AJS) 9 min. 44. sek.; 6) Łysek (Motosacoche) 9 min. 58 sek.; 7) Stiller (Motosacoche) 10 min. 27 sek.; 8) Gargul (AJS) 13 min. 51 sek.

Kategorja B.: 1) Zagórowski (Indian, 1000 ccm) w czasie 10 min. 6 sek., szybkość średnia 44,554 klm/godz., 2) Zandowski (FN, 350 ccm) 10 min. 28 sek., 3) Wrońska (BSA 350 ccm) 13 min. 15 sek.

Kategorja C. 990 ccm — 1) Kirszyn (Fiat) 10 min. 4 i $^3/_5$ sek., szybkość średnia 44,659 klm/godz.

1000 ccm — 1) Schielowa (Tatra) 12 min. i $^4/_5$ sek., szybkość średnia 37,229 klm/godz., 2) Dygat (Tatra) 12 min. 15 i $^2/_5$ sek., 3) Koziański (Tatra) 12 min. 22 i $^1/_5$ sek.

1500 cm — 1) Vetterli (Bugatti) 7 min. 44 i $^2/_5$ sek., średnia szybkość 58,141 klm/godz.(!); 2) Fruehling (Steyr) 8 min. 31 i $^2/_5$ sek.; 3) Romer (Fiat) 10 min. 28 sek.; 4) Kirszyn (Fiat p. Kriegerowej) 10 min. 37 sek.; 5) Bukowiecki (Fiat) 10 min. 56 i $^2/_5$ sek.

2500 ccm — 1) Ripper jr. (Lancia) 7 min. 45 i 1/5 sek., szybkość średnia 58,064 klm/godz.

3000 ccm — 1) Schwarcstein (Austro-Daimler) 7 min. 40 sek., szybkość średnia 58,769 klm/godz.; 2) Bitschan (AMD) 7 min. 51 i $^1/_5$ sek.: 3) Potocki (AMD kareta) 7 min. 51 i $^3/_5$ sek.; 4) Albinowski (ADM) 8 min. 56 sek.

350 ccm — 1) Zakrzeński (Chrysler) 8 min. 24 i $^4/_5$ sek.

7000 ccm — 1) v. Ventzel-Mossau. (Mercedes-Benz) 7 min. 2 sek., szybkość średnia 63,981 klm/godz.: 2) Muentz (Cadillac) 9 min. 18 sek.

Kategorja D. — 1) Liefeldt (Austro-Daimler) 6 min. 48,6 sek., szybkość średnia 66,176 klm/godz., 2) Kapliński (Fiat 990 ccm) 7 min. 59 i $^2/_5$ sek.

Tyle głuche liczby. Bliższe przypatrzenie się im jednak daje nader ciekawy obraz, stwierdzając przedewszystkiem po raz jeszcze ten fakt, iż Liefeldt nie tylko w konkurencji krajowej jest pierwszorzędym, wysokiej klasy kierowca. Zdobywając najlepszy czas dnia przed potężnym Mercedesem dał raz jeszcze dowód wielkiej maestrji, jaka niewątpliwie pozwoli mu stawić czoło wielu zagranicznym współzawodnikom. Recordman trasy mieć będzie w roku przyszłym okazję bronienia zdobytych przez siebie nagród przechodnich Automobilkulbu Polski, Gminy Miasta Krakowa i Bosch'a. Nie wątpimy, iż z powodzeniem!

Gość nasz. p. v. Wentzel-Mossau, zadowolnić się musiał w ogólnej klasyfikacji miejscem drugiem, aczkolwiek mamy powody do przypuszczeń, iż przyjechał do nas po pewne zwycięstwo. I jemu rok przyszły daje trudne zadanie bronienia zdobytej przez siebie w r. b. nagrody przechodniej K. K. A.

Wreszcie na czoło kierowców w zapasach górskich wysunęli się Schwarcstein, zwycięzca raidu, a dalej Ripper jr., zajmując czwarte miejsce, dr. Vetterli na piątem, Bitschan na szóstem i dr. Potocki na siódmem, stwierdzając dobre panowanie nad wirażami. Szczególniej brawurową jazdą pochwalić się mogą Ripper, Vetterli, a specjalnie Fruehling, który widocznie „na dole" stracił zbyt wiele, by ratować się swietnym finish'em. Co do dalszych wozów, to ciężki Cadillac nie wróżył nic pomyślnego i wróżb tych nie zawiódł, zaś sukces małej Bugatti, która dzielnie potrafiła stawiać czoło trzem i siedmiu litrom, przychodząc bezpośrednio po nich, zapisany być winien na równi na konto i kierowcy, i tej „najrasowszej" ze sportowych maszyn.

Cichutko, z wyłączonym zapłonem, sunął pod wieczór przecudną drogą z Morskiego do Zakopanego sznur wozów...

Zbyt świeże były wspaniałe wrażenia, by karmić się już wspomnieniami. Zbyt wiele mieliśmy uczucia wdzięczności dla organizatorów, by myśleć o przykrościach. A jednak... była myśl, która mnie przynajmniej zatruwała chwile powrotu. Posłyszana wiadomość, iż ponoć w roku przyszłym Zarząd Zakopanego nie zgodzi się na urządzenie wyścigów...

Prawda to — czy plotka?

Chyba plotka.

Klimatyka — ta Klimatyka, która ofiarowała nagrodę, przyczyniając się do uświetnienia zawodów — miałaż-by postawić swe veto?

Bolesław J. Kachel.

Co mówi o sobie mistrz Choiński?

Jako sprawozdawca „Przeglądu Sam. i Mot." odwiedziłem kilka dni temu w lecznicy „Omega" p. H. Choińskiego. Zajmuje on duży, dwuokienny pokój na 3-im piętrze. Pośrodku, na łóżku z jakimś dziwacznym przyrządem, przypominającym inkwizycję hiszpańską, leży pan Henryk. Na mizernej twarzy znać jeszcze świeże blizny od ran. Z żywym uśmiechem przyjmuje odwiedziny i serdecznie, mocno ściskając dłoń, wita się. Przedewszystkiem pytam się o zdrowie. „A no jeszcze nic dobrego. Mam złamaną nogę poniżej biodra. Ten właśnie przyrząd, który tak strasznie wygląda, nastawia mi kość z siłą 20 klg. Sprawia mi to straszny ból, gdyż nerwy i muskuły nieprzyzwyczajone do podobnej roli opierają się temu. Miednica zrasta się sama. Żebra też. Gorzej jest z płucami, gdyż wskutek wewnętrznych obrażeń i krwotoku, stan ich jest podejrzany. Wysięk, który był, już ustąpił. Oprócz tego miałem zwichnięty palec lewej nogi, rany na rękach i twarzy, które, jak widać, już się zagoiły. W każdym razie, doktorzy zapowiadają mi jeszcze 3 tygodnie leżenia w łóżku i przez następne 3 tygodnie masaże. Dopiero wtenczas będę mógł opuścić lecznicę. Na jesień i zimę wysyłają mnie do Zakopanego, by zaleczyć płuca. Leczy mnie dr. Wertheim, Offenberg i Gurbski". O przebiegu wypadku mistrz opowiada z niechęcią, zaznaczając, że przytomność stracił przed uderzeniem o barjerę, w przeciwnym bowiem razie, napewnoby wyszedł więcej obronną ręką. Czyta dużo gazet, interesując się przedewszystkiem sportem motocyklowym. Ma tylko żal do „Polskiego Radja", że w najciekawszym momencie transmisji z wyścigów pod Morskiem Okiem przerwało audycję dla zupełnie obojętnego wykładu rolniczego. Na zapytanie, czy w następnym sezonie da nam podziwiać niezrównaną jazdę, odpowiada: „najpierw nauczę się chodzić, a potem zobaczymy. Teraz jeszcze nic nie wiem". Po godzinnej pogawędce żegnam się, życząc w imieniu „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" prędkiego powrotu do zdrowia i sportu. *W. P.*

Październikowy numer „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" poświęcony będzie sportowi motocyklowemu. Prosimy Kluby Motocyklowe o nadsyłanie do Redakcji materjału do zobrazowania rozwoju motocyklizmu w Polsce.

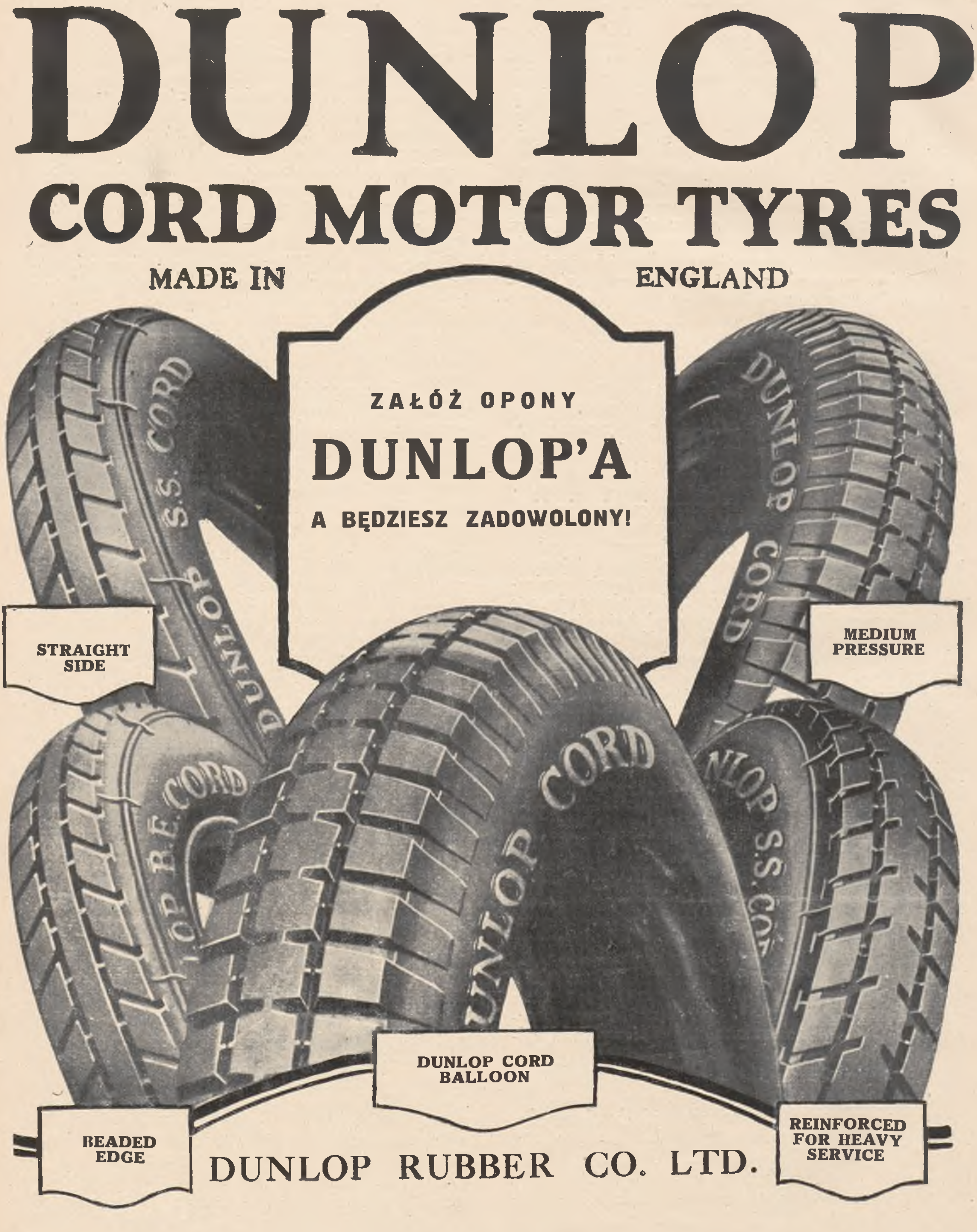
Oficjalna klasyfikacja kierowców

z VI Międzynarodowego Raidu Automobil-Klubu Polski

Komunikat Automobilklubu Polski, ogłoszony w 7 numerze „Auta", podaje szczegółową klasyfikację zawodników z VI Międzynarodowego Raidu w dniach 5—10 czerwca b. r.:

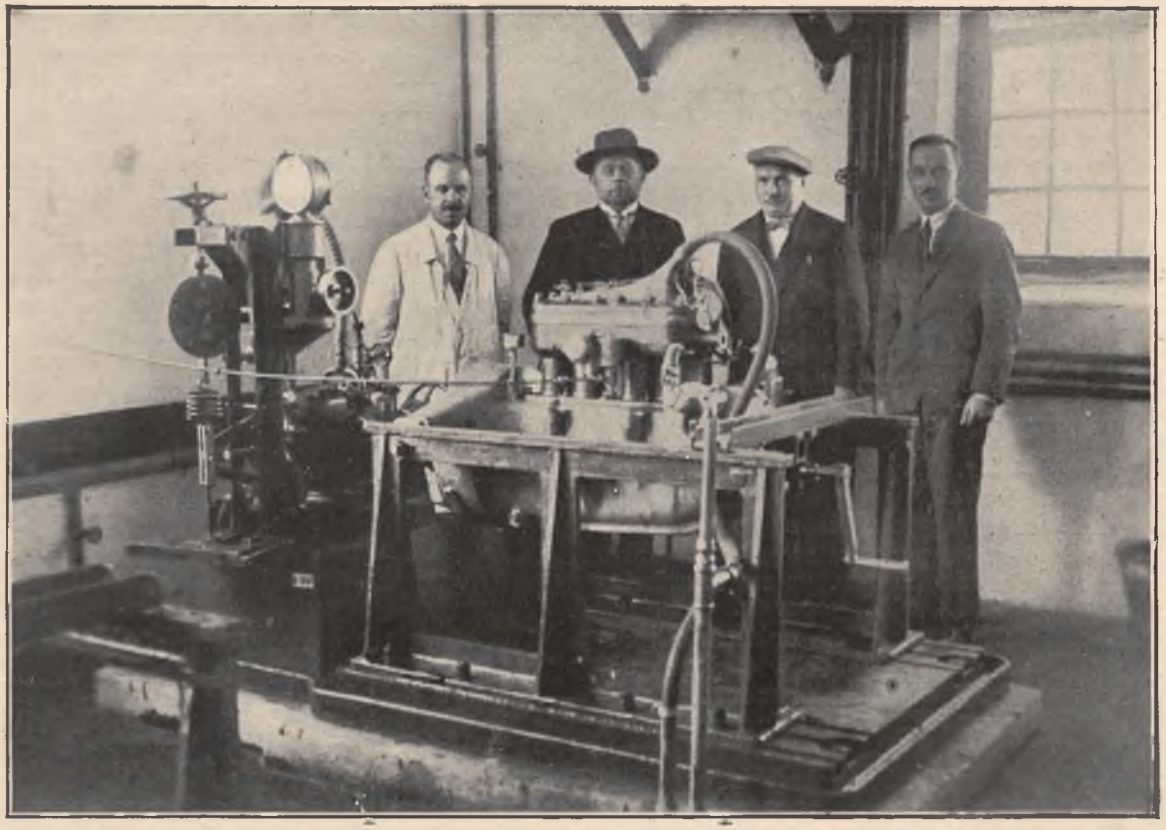
1. Szwarcsztajn Stanisław na sam. Austro-Daimler
2. Liefeldt Henryk na sam. Austro-Daimler
2a. Ppłk. Dembowski Erazm na sam. Chrysler
3. Ripper Wilhelm na sam. Lancia
4. Hahn Stanisław na sam. Chrysler
5. Bitschan Paweł na sam. Chrysler
6. Swoboda na sam. Chrysler
7. Vassele (zaw.) na sam. Hotchkiss
8. Gay (zaw.) na sam. Fiat
9. Rahnenfeld (zaw.) na sam. Fiat
10. Porczyński (zaw.) na sam. Fiat
11. Grabowski Józef na sam. Ansaldo
12. Rychter Witold na sam. Tatra
13. Ppłk. Bogdanowicz na sam. Tatra
14. Koziański Tadeusz na sam. Tatra
15. Widawski Jerzy na sam. Dodge
15a. Kpt. Czarnecki Stefan na sam. Tatra
16. Mrajski Władysław na sam. C. W. S.
16a. Kpt. Jaworski na sam. Ford
16b. Por. Iwanicki Antoni na sam. Dodge
17. Bogucki na sam. Steyr.

Zapomocą cyfr z literami oznaczono klasyfikację kierowców wojskowych, którzy do ogólnej klasyfikacji nie należeli.


DUNLOP
CORD MOTOR TYRES
MADE IN ENGLAND
ZAŁÓŻ OPONY
DUNLOP'A
A BĘDZIESZ ZADOWOLONY!
STRAIGHT SIDE
MEDIUM PRESSURE
DUNLOP CORD BALLOON
BEADED EDGE
REINFORCED FOR HEAVY SERVICE
DUNLOP RUBBER CO. LTD.



PIERWSZY SILNIK W CZECHOWICACH



W dniu 27 sierpnia fabryka samochodów „Ursus" w Czechowicach wypuściła pierwszy seryjny silnik. — Na fotografji widzimy silnik ten na próbie na dynamometrze wodnym „Froude".

(Poza silnikiem stoją, od lewej do prawej: inż. W. Jakusz — Kierownik biura technicznego; inż. W. Januszewski — Dyrektor Zarządzający Zakładów Mechanicznych „Ursus"; inż. T. Hennel — Dyrektor fabryki samochodów; inż. P. Kraczkiewicz — Zastępca dyrektora fabryki samochodów).

FABRYKACJA ŁOŻYSK SILNIKÓW SAMOCHODOWYCH

W chwili obecnej, kiedy jest mowa o fabrykowaniu w Polsce małych lekkich samochodów, wydaje mi się potrzebnem zaznajomienie czytelników „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" ze sosobem fabrykacji łożysk używanych przez Ford Motor Co w De-

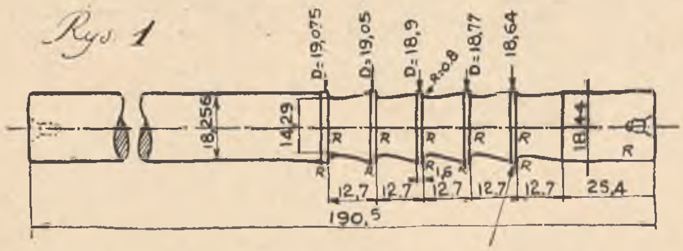


Fig. 1.

troit od roku 1914 i w Centralnych Warsztatach Samochodowych od 1923 r.

Do 1914 roku produkcja dzienna Ford Motor Co. nie przekraczała 1000 wozów. Obróbka zwykła na rewolwerówkach była jeszcze możliwa, lecz gdy produkcja fabryk Forda zaczęła wzrastać coraz bardziej, stało się niezbędnem znalezienie nowych metod by dojść do ceny kalkulacyjnej możliwie jaknajniższej. Było to zadanie bardzo trudne — lecz zostało przez inżynierów Ford Motor Co. rozwiązane, przez usunięcie obrabiarek zwykłych, rewolwerówek i rozwiertaków, a wprowadzanie wiedzy nowych metod dla noży tokarskich, oraz przepychaczy zębatych dla wykończania wewnętrznych powierzchni okrągłych.

Podwozie Forda zawiera 69 łożysk, z których 30 łożysk są z żeliwa szarego, stali lub babitu, wobec czego pozostaje do zrobienia 39 łożysk z bronzu t. j. przy produkcji dziennej 1000 samochodów (w 1914 r.) warsztat łożysk wykańcza regularnie około 35.000 — 40.000 łożysk dziennie.

Do 1 kwietnia 1923 r. łożyska były wykonywane metodami zwykłemi, na rewolwerówkach, automatach, wiertakach, niektóre były obrabiane bezpośrednio z prętów pełnych, wstawianych na rewolwerówkach, inne odlewane, rozwiercane nożem, potem rozwiertakiem na maszynach pionowych.

Dyrekcja warsztatu zdawała sobie dokładnie sprawę, że te 35.000 łożysk kosztowały więcej niż powinny były, lecz była zajęta sprawami znacznie większemi, tak że dopiero w 1913 r. zaczęły się zmiany; przedewszystkiem produkcja łożysk została połączona w jedną całość, oddaną pod dyrekcję jednego kierownika i zamieniła się na oddzielny warsztat

Pierwszą zaatakowaną czynnością było rozwiercanie rozwiertakiem otworów łożyska. Przedewszystkiem, wszystkie rodzaje rozwiertaków zostały wypróbowane, lecz tylko mocne rozwiertaki z jednego kawałka zachowywały swoje wymiary, ale przez krótki okres czasu, gdy tymczasem rozwiertaki nastawne nie dawały dobrych rezultatów przy przyśpieszonej produkcji. Wreszcie spróbowano przepychacze okrągłe, które zachowywały długo swoje wymiary, zostały ostatecznie przyjęte.

Przepychacz okrągły jest używany w potężnych prasach, zachowuje długo swoje wymiary, jest bardzo łatwo ostrzony, robi otwory, które są prawie doskonale okrągłe i zadziwiająco gładkie.

Niedogodność stanowiło to, że te otwory nie są nigdy proste i nie mogą być dokładnie prostemi ponieważ najmniejsza zmiana w twardości materjału ścianek łożyska lub w naostrzaniu poszczególnych zębów przepychacza, niehybnie wyprowadza ją od linji prostej, kiedy ona jest przepychana przez łożyska.

Odchylanie osi łożyska od linji prostej może się wahać od 0 mm 012 do 0 mm 075.

Przepychacze okrągłe mają bardzo wielką zaletę, gdyż pracują szybciej niż jakiekolwiek inne narzędzia przy wykończaniu otworów okrągłych i właśnie to szybkie charakterystyczne działanie pozwala zachować i n właściwe miejsce w zakładach Forda.

Podajemy 5 przykładów fabrykacji przepychaczy okrągłych. Jeden najmniejszy, jeden największy z używanych średnic i 3 inne średnicy średniej.

Rys. 1 przedstawia jeden z najmniejszych przepychaczy okrągłych używane w Ford Motor Co. dla robót w bronzie, tym przepychaczem okrągłym robi się maxim. 2000 otworów przed ostrzeniem. Jeden robotnik z prasą robi około 450 łożysk na godzinę. Podczas regularnej pracy ostrzenie dokonywa się co 5 godzin. Pomimo to okres ten zależy od twardości części; czasami trzeba ostrzyć po 50 sztukach.

Rys. 2 przedstawia jeden z największych przepychaczy okrągłych używanych przez Ford Motor Co. dla robót w bronzie. Przepychacze te mają zęby szeroko rozstawione, to też wymagają one mniejszej siły dla wykonania tej pracy. Jeden człowiek i jedna prasa wykonywa od 2500 do 3000 otworów o dług. 65 mm. w 8 godzin, w bronzie.

Rys. 3 przedstawia przepychacze będące obecnie w użyciu w Ford Motor Co. Pracują one w rurze z bronzu i wymagają krawędzi bardzo wyostrzo-

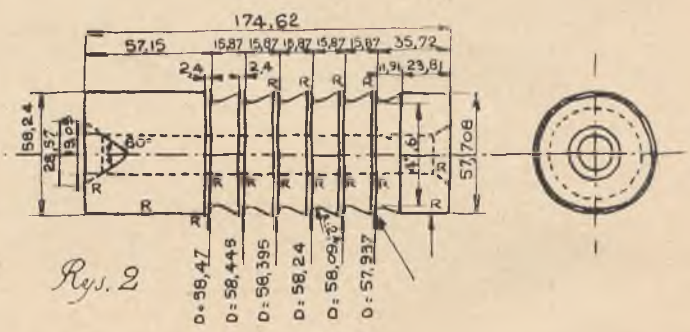


Fig. 2.

nych i ostrzenia prawie co 100 szt. Jeden człowiek i jedna prasa wykona około 3000 otworów przy 8 godz. pracy.

Rys. 4 przedstawia przepychacz, który służy do wydrążania główek korbowodów do silnika Ford. Pracuje on w białym metalu. Posiada nóż, który robi po-

dwójny rowek do oliwienia podczas wykończania średnicy.

Przed zastosowaniem tych przepychaczy używano tak zwane rozwiertaki nastawne i tym sposobem otrzymywano tylko 20 borowań na godzinę, to wymagało użycia 1 wiertaka i 1 robotnika, aby módz wy-

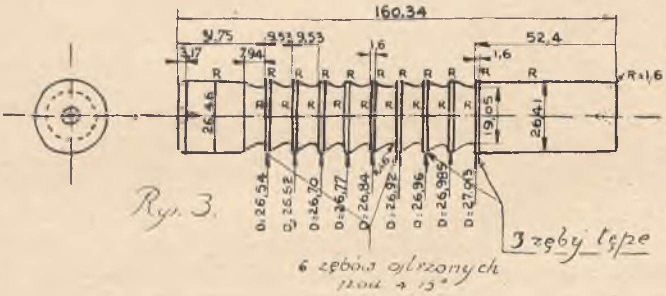


Fig. 3.

konać komplet do 50 wozów dziennie. Tymczasem z nowym przepychaczem 1 robotnik i 1 prasa wydrąża około 4500 w ciągu 8 godzin.

R y s. 5 przedstawia przepychacz okrągły używany do borowania części kutych. Ten przepychacz bardzo dokładnie wykończa średnicę otworu, która uprzed-

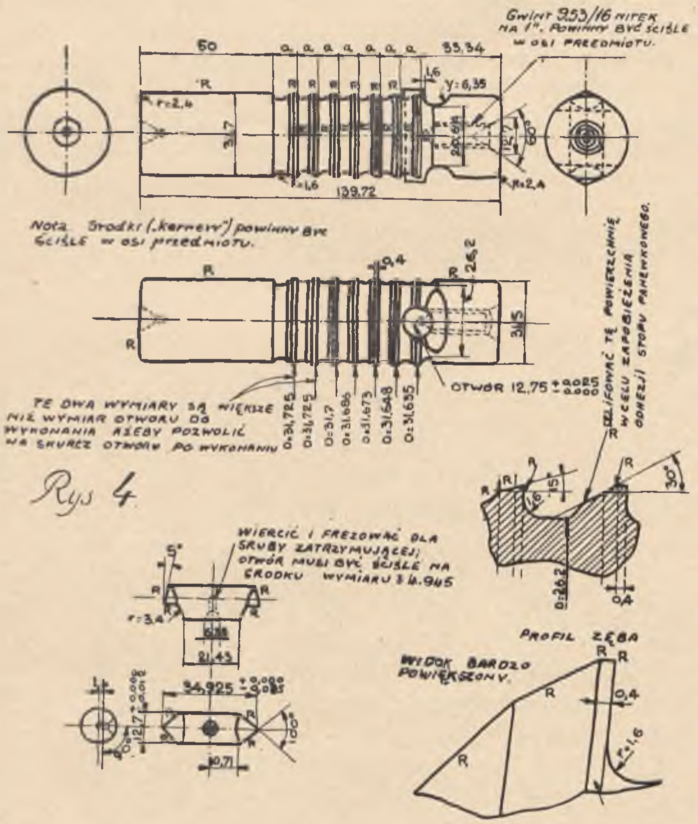


Fig. 4.

nio była wyżłobkowana dla klinów pod kątem 180°. To żłobkowanie wymaga prowadnicy dla prowadzenia narzędzia wykończającego żłobkowanie.

Wszystkie te przepychacze, jak również większość narzędzi tnących używanych w Gord Motor Co. są ze stali rapid „Zenith" fabrykowanej w Carpenter Steel Cy U. S. A.

Przepychacze są ostrzone przez szlifowanie. Wszystkie przepychacze winny mieć zęby nacinane małym nacięciem w trzech punktach rozłożonych co

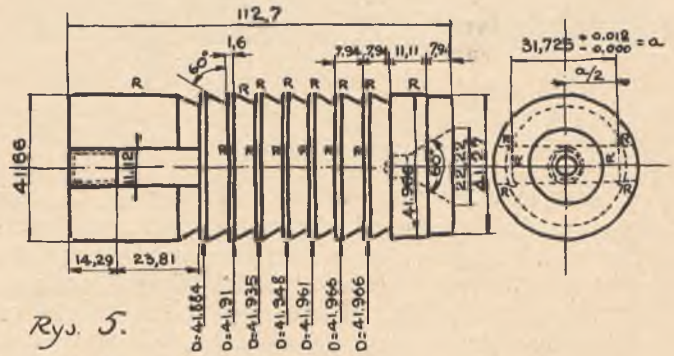


Fig. 5.

120° na każdy ząb i stopniowane o 30° co następny rząd.

Przepychacze nie posiadające tych nacięć mają tą wielką niedogodność, że robią wióry zupełnie pierścieniowe i wobec tego trudne do zdjęcia z zębów rozwiertaka.

Zęby przepychaczy są o średnicy mniejszej od strony wejścia i 2 lub 3 ostatnie zęby mają często większą średnicę od średnicy otworu wykończonego.

Biuro konstrukcyjne C. W. S. już w roku 1923 opracowało wykonanie i sposoby zastosowania rozwiertaków przepychowych do wyrobu łożysk tulejowych samochodu C. W. S.

Wyniki otrzymane były bardzo zadawalniające. Ten rodzaj rozwiercania został też zastosowany dla otworów sworzniowych w tłokach aluminjowych.

Sworzeń stalowy cementowany pracuje bezpośrednio na powierzchni aluminjowej. Opracowanie rozwiertaka przepychowego do tłoków musiało być zrobione z wyjątkową starannością, gdyż warunki jakim musi odpowiadać są dość różnorodne, mianowicie mu-

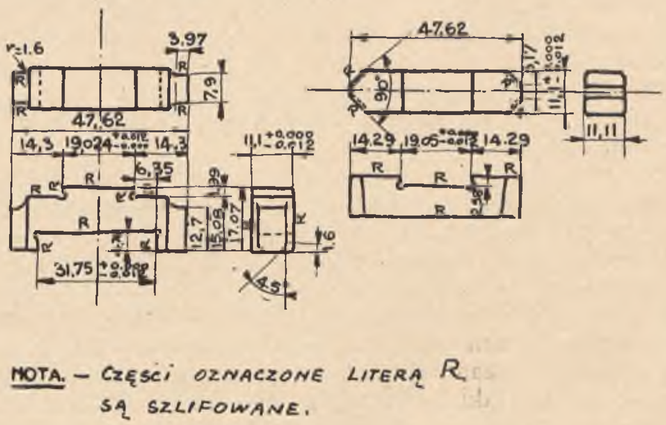
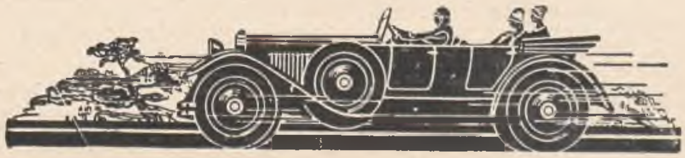


Fig. 6.

szą dać zupełne pokrycie otworów obydwu nadlewów, otwór dokładnie okrągły, utrzymać ścisły wymiar oraz utwardnić powierzchnie nadając jej jaknajlepszą gładź.

R. G.





Jak zwiększyć trwałość oleju w silnikach samochodowych?

Pierwszym warunkiem dla ekonomicznego zużycia oleju automobilowego jest używanie oleju wysokowartościowego, posiadającego dla danych warunków pracy silnika odpowiednią ciekłość i charakter. Trwałość jednak tak dobranego oleju zależy od obchodzenia się z nim.

Nawet najlepszy olej rozcieńczy się i straci na swej wartości smarnej, gdy materjał pędny przedostanie się do karteru między tłokiem a ścianką cylindra. Aby jaknajbardziej ograniczyć rozcieńczanie oleju, należy baczyć, aby podczas jazdy mieszanka nie była zbyt bogatą, jakoteż unikać należy zatapiania gaźnika, szczególnie w porze zimowej. Biegu jałowego należy się możliwie wystrzegać i pamiętać, aby silnik wtedy pracował na bardzo małym gazie.

Należytą uwagę należy zwracać na zapłon. Celem uniknięcia zbyt intensywnego chłodzenia silnika w porze zimowej, należy przykrywać go pokrowcem lub derką. Filtry olejowe należy często kontrolować i czyścić. Dopełniać olej do właściwego poziomu często małemi ilościami, jest więcej wskazane niż większemi ilościami w dłuższych odstępach czasu.

Jak się czyści kartery?

Natychmiast po ukończeniu jazdy należy spuścić ciepły jeszcze, a zatem dobrze zmieszany olej, który bardzo szybko spływa, co daje pewność, że wraz z olejem wypłyną z karteru nieczystości. Pod żadnym warunkiem nie należy przepłukiwać karteru naftą, ponieważ pozostałe w jego wgłębieniach resztki tejże rozcieńczyłyby świeży olej. ogłyby one również oddzielić od ścian karteru pozostałości, stanowiące nierozpuszczalne substancje, które, przedostawszy się do części smarowych, mogłyby stać się powodem uszkodzenia maszyny.

Przeważnie wystarcza samo spuszczenie ciepłego oleju, w przeciwnym razie należy przepłukać karter świeżym olejem w ilości 1 — 2 litrów. Olej ten, po przefiltrowaniu będzie znów zdatny do użytku.

Przedruk dozwolony z podaniem źródła Vacuum Oil Company S. A. Czechowice — Warszawa.

POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY
WARSZAWA, UL. OBOŹNA 35 DYNASY

REGULAMIN

MOTOCYKLOWEGO ZJAZDU GWIAŹDZISTEGO DO WARSZAWY

§ 1. Przepisy ogólne

Na mocy uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Polskiego Związku Motocyklowego z dnia 21 sierpnia 1927 r., Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego organizuje w dniu 11 września 1927 r. jednodniową jazdę konkursową dla motocykli pod nazwą „Motocyklowy Zjazd gwiaździsty do Warszawy".

Konkurs ten jest konkursem sportowym, rezerwowanym dla członków polskich klubów motocyklowych i sekcji motocyklowych towarzystw sportowych.

§ 2. Marszruta

Marszruta może być przez każdego uczestnika zjazdu dowolnie wybrana, jednak tak, by nie wynosiła mniej jak 150 klm. i by szlak jazdy nie prowadził dwa razy tą samą drogą.

Każdy z uczestników może sobie obrać szlak przekraczający 150 klm. Za każdy pełny kilometr zrobiony w dniu zjazdu ponad przepisane 150 klm. liczyć się będzie punkty dodatnie wedle poniższej tabelki.

Motocykle pojedyńcze

1.	do	175	ctm³	0,15	punkta
2.	„	250	„	0,14	„
3.	„	350	„	0,135	„
4.	„	500	„	0,13	„
5.	„	750	„	0,12	„
6.	„	1000	„	0,11	„
7.	ponad	1000	„	0,10	„

Motocykle z bocznemi wózkami

1.	do	350	ctm³	0,18	punkta
2.	„	600	„	0,15	„
3.	„	1000	„	0,13	„
4.	ponad	1000	„	0,12	„

§ 3. Warunki wymagane dla motocykli

Do konkursu dopuszczone będą wszystkie motocykle wyekwipowane zgodnie z Międzynarodowym Regulaminem Sportowym F. I. C. M., a mianowicie:

1. Motocykle pojedyńcze

2 niezależne hamulce;
błotniki, szersze z każdej strony od pneumatyków przynajmniej o 1 ctm. i zakrywające przynajmniej 120° koła przedniego i 180° koła tylnego;
siodełko;
wydmuch urządzony tak, by w żadnym wypadku nie zagrażał zawodnikom. Rura wydmuchowa winna być conajmniej do piasty tylnego koła;
bagażnik conajmniej na 50 kg.;
podstawkę do podnoszenia tylnego koła;
zbiornik lub zbiorniki na benzynę o pojemności minimum 5 l.;
zbiornik lub zbiorniki na oliwę o pojemności minimum 1 l.

2. Motocykle z bocznemi wózkami

Poza sprzętem przewidzianym dla motocykli pojedyńczych winny posiadać:
karoserję conajmniej na 1-go pasażera.
Obecność pasażera obowiązkowa.

W sprawach ewentualnych odchyleń od niniejszych przepisów decyduje bezapelacyjnie Komisja przyjmująca (patrz § 13 niniejszego regulaminu) i żadne reklamacje w tym względzie nie będą brane pod uwagę.

§ 4. Podział motocykli na klasy i kategorje

Motocykle biorące udział w konkursie dzieli się na następujące klasy i kategorje:

Klasa A. Motocykle pojedyńcze

kategorja	6	do	175	ctm³	waga min.	50	klg.
„	A	„	250	„	„	60	„
„	B	„	350	„	„	75	„
„	C	„	500	„	„	85	„
„	D	„	750	„	„	100	„
„	E	„	1000	„	„	120	„
„	ponad		1000	„	„	125	„

Klasa B. Motocykle z bocznemi wózkami

kategorja	B/S	do	350	ctm	waga	min.	115	klg.
„	F	„	600	„	„	„	125	„
„	G	„	1000	„	„	„	160	„
„	ponad	„	1000	„	„	„	170	„

§ 5. Zapisy

Zgłoszenia do konkursu zawodnicy winni kierować do Zarządów swych klubów, które prześlą je tak, by wpłynęły najdalej do 9 września do Zarządu Polskiego Związku Motocyklowego (Warszawa, ul. Oboźna 3/5 — Dynasy). Zgłoszenia winny być uskuteczniane na deklaracjach wg. załączonego wzoru.

Zarządy klubów mogą odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Wpisowe wynosi zł. 10.— od motocykla i należy je wnieść równocześnie z deklaracją do Zarządu klubu. Zarządy klubów prześlą te sumy wraz z deklaracją do Zarządu P. Zw. Mot.

Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne.

Wpisowe zwraca się tylko w wypadku nieprzyjęcia zgłoszenia i w razie zaniechania konkursu lub jego odłożenia.

§ 6. Książki drogowe

Każdy uczestnik otrzymuje przed startem książkę drogową, zawierającą rubryki, wypełnione przez Zarząd swego klubu:
marka motocykla;
klasa i kategorja;
nazwisko i imię kierowcy;
marszruta;
maksymalny i minimalny czas na odbycie szlaku;
miejscowości i władze, które powinny potwierdzić przejazd.

§ 7. Start

Każdy uczestnik podaje przy zgłoszeniu dokładny szlak wybranej przez siebie drogi.

Start z danego miejsca wyjazdu musi być potwierdzony przez osobę lub urząd podany przez Zarząd klubu uczestnika.

Czasy wyjazdów wyznaczą Zarządy klubów tak, by zawodnicy przybyli do Warszawy pomiędzy godz. 14 a 18 dnia 11 września r. b.

§ 8. Czas przepisany na odbycie jazdy

Na przebycie szlaku ustanawia się maksymalny czas wg. następujących średnich szybkości:

kl. A. Motocykle

kat.	do	175	ctm³	25	klm/godz.
„	„	250	„	27	„
„	„	350	„	28	„
„	„	500	„	30	„
„	„	750	„	32	„
„	„	1000	„	34	„
„	ponad	1000	„	36	„

kl. B. Motocykle z wózkiem

kat.	do	350	ctm³	20	klm/godz.
„	„	600	„	23	„
„	„	1000	„	28	„
„	ponad	1000	„	33	„

Osiągnięcie średniej szybkości ponad 60 km na godzinę karane będzie 5 punktami karnymi.

Maksymalne i minimalne czasy będą obliczone i podane w książce drogowej.

Każdemu uczestnikowi przysługuje prawo obrania sobie wyższej przeciętnej szybkości od podanej w niniejszym paragrafie, jednak tylko w granicach o 20% wyższych od przepisanej. Za każde 100 metrów deklarowanej i osiągniętej rzeczywiście większej szybkości średniej liczyć się będzie 0,1 punkta dodatniego. W razie osiągnięcia szybkości wyższej od deklarowanej, wynacza się tolerancję 2 kilometry, za które nie będzie się liczyć punktów karnych ani dodatnich. Za przybliżenie się do szybkości deklarowanej w granicach tych dwóch kilometrów liczyć się będzie 0,2 punkta dodatniego za każde 100 metrów mniej od dwu kilometrów tolerancyjnych. Za przekroczenie kilometrów tolerancyjnych liczyć się będzie 1 punkt karny za każde przekroczenie 100 metrów szybkości średniej.

Za nieosiągnięcie szybkości przepisowych liczyć się będzie 0,3 punkta karnego za każde 100 metrów nieosiągniętej średniej szybkości, a za nieosiągnięcie szybkości deklarowanej 0.2 punkta karnego za każde 100 m.

§ 9. Obowiązujące przepisy drogowe

Należy ściśle stosować się do obowiązujących w Polsce przepisów ruchu kołowego. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowcy.

§ 10. Naprawy

Wszelkie naprawy motocykla i jego części, zamiana kół, montowanie opon, mogą być dokonywane w czasie konkursu.

§ 11. Dolewanie benzyny i oliwy

Dolewanie benzyny i oliwy podczas drogi jest dozwolone. Czas zużyty na dolewanie benzyny i oliwy nie będzie neutralizowany.

§ 12. Park

Adres Parku w Warszawie dla przybywających maszyn Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego zakomunikuje dodatkowo Zarządom Klubów.

Zarząd Polskiego Związku wyznaczy komisję przyjmującą w składzie 3-ch osób dla przyjmowania przybywających maszyn i badania takowych. Komisja ta również wpisze do książek drogowych czas przybycia i obliczy punkty

Park otwarty będzie od godz. 14 do 18 dnia 11 września.

§ 13. Kontrola

Kontrolę motocykli przybywających do Parku przeprowadza Komisja Przyjmująca.

Każdy uczestnik podlega podczas jazdy kontrolom jawnym i tajnym Po zgłoszeniu otrzyma on od swego klubu wykaz miejscowości i osób, którym podczas przejazdu winien przedłożyć książki drogowe do kontroli.

§ 14. Wykluczenie ze Zjazdu

Zawodnicy będą wykluczeni ze Zjazdu w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy;

b) za nieprzestrzeganie w sprawach ważnych postanowień niniejszego Regulaminu i jego dodatkowych instrukcyj;

c) za umyślne wprowadzenie w błąd kierownictwa Zjazdu (fałszywe dane i t. p);

d) za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (lub w razie zmylenia jej, o ile nie powrócą aż do punktu, od którego marszruta została zmylona);

e) za odbycie chociażby części bez przepisanej obsady, osób lub w braku tychże — bez balastu.

Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Kierownictwa Zjazdu lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

§ 15. Klasyfikacja

Klasyfikacja maszyn będzie uskuteczniona na podstawie bezwzględnej sumy punktów karnych (karne punkty liczy się ujemnie) i dodatnich. Przy równej ilości punktów na lokatę motocykla wpływa wynik kontroli stanu maszyny, pojemność cylindrow i waga motocykla (decyduje mniejszy litraż i mniejsza waga).

§ 16 Nagrody

Motocykle, które ukończą Zjazd bez punktów karnych, otrzymają srebrną plakietę i dyplom.

Motocykle, które ukończą Zjazd z punktami karnemi (ujemnemi, wynikłemi z obliczenia) otrzymają bronzową plakietę i dyplom.

Spis i warunki dalszych nagród będą ogłoszone dodatkowo

17. Protesty i zażalenia

Protesty i zażalenia należy kierować do Komisji Przyjmującej.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, jakoteż podanych kilometraży, należy kierować pisemnie do Sekretarjatu P. Z. M., rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dnia 10 września 1927 r. do godziny 16-tej

Protesty odnoszące się do decyzji Komisji Przyjmującej należy wnieść natychmiast po powzięciu przez nich decyzji do Sekretarjatu P. Z. M.

Protesty odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce podczas odbywania zjazdu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w przeciągu pół godziny po opuszczeniu parku do Sekretarjatu P. Z. M.

W godzinę po ogłoszeniu wyników zjazdu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

O p ł a t y o b o w i ą z u j ą c e p r z y p r o t e s t a c h i z a ż a l e n i a c h; do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości zł. 50.—, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadjum nie będą wcale rozpatrywane.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

1) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych wskazujących trasę zjazdu;

2) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, pociągi na przejazdach kolejowych i t. p.);

3) z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

18. Obowiązki uczestników

Zawodnicy, kierowcy i mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego Regulaminu, instrukcyj dodatkowych oraz rozporządzeń Komisji Przyjmującej.

Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania konkursu.

Polski Związek Motocyklowy nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki, spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu.

Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta związane z konkursem (np. materjały pędne, kwatery, wyżywienie i t. p.).

§ 19. Uzupełnienie przepisów

Polski Związek Motocyklowy rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu. W razie niezapisania się przynajmniej 10 motocykli, konkurs zostanie odwołany.

Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisja Przyjmująca i Zarząd P. Z. M.

(—) W. Modzelewski
Kapitan Sportowy
Polskiego Związku Motocyklowego.

Odbito staraniem „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego”.

WARUNKI PRENUMERATY:

ROCZNIE	ZŁ. 18
PÓŁROCZNIE	ZŁ. 10
KWARTALNIE	ZŁ. 6
ZA GRANICĄ	ZŁ. 24

Administracja Przeglądu Sam. i Motocykl. dysponuje siłami artystycznemi i przyjmuje wykonanie projektów na reklamy i ogłoszenia.

CENY OGŁOSZEŃ:

1-a i 4-a strona okładki . . . . zł 400
w tekście . . . . cała strona zł 350, $^1/_2$ 175, $^1/_4$ 90, $^1/_8$ 50
2-a i 3-a str. okładki i poza tekstem cała strona zł 300, $^1/_2$ 150, $^1/_4$ 75, $^1/_8$ 40

Ogłoszenia fantazyjne i kolorowe — ceny do umowy.
Fotografje i klisze na rachunek klienta.

Wszelkie należności dla „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" prosimy wpłacać do P. K. O. na konto Nr 45.267 (właściciel konta K. Wallmoden).

DRUK. M. S. WOJSK. WARSZAWA PRZEJAZD 10


NAJLEPSZY · TOWARZYSZ · PODRÓŻY
BAŃKA OLEJU
GALKAR
GALKAR PRODUKTY NAFTOWE
GALKAR
„KARPATY" ODDZIAŁY W CAŁEJ POLSCE